

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo della Associazione:

	Anno	Sem.	Trim.
ALLA	L. 20	11	6
TRIM	28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea

Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — Il problema ferroviario in Francia ed in Italia. — Il riscatto delle Ferrovie Meridionali. — Il discorso del ministro Rouvier contro il riscatto delle ferrovie alla Camera Francese (Cont. e fine). — Ferrovia aerea fra Savona e San Giuseppe per il trasporto dei carboni (Cont. e fine). — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

IL PROBLEMA FERROVIARIO

IN FRANCIA ED IN ITALIA

L'uomo è spinto naturalmente a credere quello che desidera, e noi abbiamo visto che i nostri socialisti, per dare autorità alla loro domanda che il Governo, rompendo ogni indugio, proclamasse la nazionalizzazione delle ferrovie e l'esercizio di Stato, non solo citarono (senza discuterli) i noti esempi del Belgio, della Germania, dell'Ungheria e della Svizzera, ma affermarono come cosa certa che anche in Francia a breve scadenza si sarebbe fatta la nazionalizzazione delle ferrovie, col riscatto delle concessioni esistenti, e colla inaugurazione dell'esercizio di Stato.

E infatti i socialisti francesi non potevano dimenticarsi delle idee del 1848, e non potevano non mettere nel loro programma la nazionalizzazione delle ferrovie. Il famoso detto del Lamartine: « Les chemins de fer pour tout le monde, aux frais de tout le monde », sebbene sia uno strano bisticcio di parole privo di ogni senso comune, ha però una impronta poetica che seduce coloro che, privi di studi e di riflessione, si lasciano suggestionare dalle utopie socialiste.

Ma il tempo, supremo moderatore delle cose umane, passa per tutti, e passa anche per i socialisti francesi, ed oggi nessuno, per quanto sia desideroso di far trionfare i principii socialisti, oserebbe di ripresentare il programma del 1848. E così abbiamo veduto che i socialisti francesi si limitarono a proporre, per iniziativa parlamentare, il riscatto delle ferrovie delle Compagnie dell'Ovest e del Mezzogiorno.

E la cosa è pienamente logica; una proposta di nazionalizzazione generale delle ferrovie avrebbe incontrato delle ripugnanze invincibili, mentre invece la proposta di riscatto parziale può parere ragionevole.

Il Governo francese, quasi suo malgrado, si trova già padrone di una piccola rete di ferrovie, sulle quali si fa l'esercizio per conto diretto dello Stato. I risultati tecnici, finanziari ed economici sono tutt'altro che lusinghieri, ma chi si mette sul naso degli occhiali colorati vede tutti gli

oggetti colorati, e i socialisti con gli occhiali del loro partito vedono che questi risultati sono ottimi, e propongono di estenderli. E d'altra parte essi comprendono che fatto il primo passo nella via dei riscatti, i passi successivi saranno più facili.

Ma il Ministro Rouvier nel suo splendido discorso, che fu riportato in sunto nei due numeri precedenti del *Monitore* (4), ebbe buon giuoco a combattere la proposta dei socialisti. O si crede che il riscatto sia cosa buona e conveniente, e allora esso deve essere generale, e bisogna decidersi a spendere la somma di 22 miliardi; o è cosa pericolosa e sconsigliata, e allora non si deve fare nemmeno in modo parziale.

E la Camera francese ebbe il buon-senso di dar ragione al Governo, ed è probabile che non si parlerà più del riscatto delle ferrovie.

Infatti la Francia per le sue ferrovie si trova in una posizione veramente invidiabile. Pur troppo, anche la Francia ha commesso degli errori, mischiando la politica nelle costruzioni ferroviarie, e facendo delle spese esagerate per ferrovie semplicemente elettorali. Ma malgrado questi errori la Francia si trova sempre in una posizione invidiabile, perchè fra pochi lustri verranno a scadere le concessioni più antiche, e man mano scadendo le altre, essa si troverà padrona di tutta la sua meravigliosa rete ferroviaria senza spendere nemmeno un centesimo. Perchè dunque non aver un poco di pazienza, perchè voler spendere degli enormi capitali per anticipare di poco questo lieto avvenimento? Bisogna essere accecati dallo spirito di partito, bisogna essere suggestionati dall'odio contro il capitale, per voler demolire a tale prezzo le Compagnie francesi, che furono dichiarate benemerite dallo stesso Presidente della Repubblica.

A misura che verranno a scadenza le concessioni, il Governo francese avrà davanti a sé una strada molto semplice e molto diretta da seguire. Lasciare in piedi le Società attuali e destinare a beneficio dell'erario, e cioè della generalità dei contribuenti, le somme che prima andavano a servire il capitale che sarà estinto. Forse converrà studiare se non sia conveniente di diminuire sensibilmente le somme

(1) In questo ne diamo la fine.

(N. d. R.)

che vengono all'erario, per favorire con assennati ribassi gli utenti dei trasporti ferroviari; ma sempre sarà considerevole la somma che dalla azienda ferroviaria andrà a beneficio della generalità dei contribuenti.

E bisogna anche notare che in Francia l'ammortamento del capitale delle Compagnie ferroviarie procede regolarmente ogni anno senza alcuna scossa, e sarebbe la più grande delle follie il voler sostituire a questa graduale e lenta trasformazione di capitali, una violenta e subitanea crisi, una terribile convulsione, della quale nessuno può prevedere le conseguenze.

* *

Ma noi, pur concedendo la più grande attenzione a quello che avviene negli altri paesi, dobbiamo preoccuparci in modo speciale del nostro problema ferroviario.

In Italia, fra le diverse Società che divennero concessionarie di ferrovie nei primi anni della costituzione del Regno, una sola è restata in vita, e cioè la Società Italiana delle Strade Ferrate Meridionali, e naturalmente i nostri socialisti, ad imitazione dei socialisti francesi, ne domandano il riscatto. Precisamente perchè questa Società, superando difficoltà e crisi di ogni genere, ha saputo crearsi una buona situazione finanziaria, deve scomparire ad ogni costo.

Vi ha chi malinconicamente fece osservare che il riscatto della Società delle Ferrovie Meridionali sarebbe per il Governo un pessimo affare finanziario, ma che importa che i contribuenti sacrificino qualche milione ogni anno, se si adempie ad uno dei principali postulati della dottrina socialista?

Però probabilmente, sia per l'esempio che ci viene dalla Francia, sia perchè è troppo evidente che il contratto sarebbe oneroso per il Governo, forse questa smania del riscatto delle Meridionali sfumerà.

Ma, disgraziatamente, in Italia l'azienda ferroviaria si trova in condizioni enormemente inferiori a quella francese. Come la Francia, anche l'Italia ha abusato delle costruzioni ferroviarie, e sorvolando su ogni considerazione finanziaria ed economica, e ingigantendo le considerazioni politiche. Ma in Italia le conseguenze sono state più fatali che in Francia per diverse ragioni, ma specialmente perchè la ricchezza pubblica della Francia è assai maggiore della ricchezza pubblica dell'Italia.

Noi ci siamo lasciati guidare dall'ottimismo il più sfrenato e da fatali illusioni. Le ferrovie, che non sono che un mezzo col quale si svolge l'economia della nazione, divennero agli occhi dei nostri uomini politici un fine, una fonte dalla quale scaturisce la ricchezza. Chi ha mai pensato che queste ferrovie, questo mezzo d'opera che si fornisce alla economia nazionale, è una cosa molto cara, e che se gli utili diretti che si ritraggono dall'esercizio, e le economie che ne vengono alle industrie e ai commerci sono minori del peso degli interessi annui che si devono pagare per il debito che si è contratto per costruire le ferrovie, il paese non si arricchisce, ma si depauperava?

Ma noi in parecchi casi siamo andati molto al di là nell'esagerazione, poichè abbiamo costruito delle ferrovie tanto sbagliate, che non solo resta allo scoperto tutto l'interesse del capitale speso nella costruzione, ma bisogna ancora pagare ogni anno delle somme considerevoli perchè i prodotti lordi del traffico non coprono le spese vive dell'esercizio.

L'Italia si trova precisamente nel caso di un industriale, il quale ha creduto di fare una buona speculazione e di arricchirsi, contraendo dei debiti per munire la sua fabbrica di macchine buone, ma di gran lunga superiori ai bisogni della sua industria. Le macchine superflue generalmente stanno ferme, e non solo non danno alcun beneficio, ma bisogna ancora spendere per la loro manutenzione.

Oggi che il male è fatto, servono a ben poco le recriminazioni e i rimpianti; ma giova mettere bene in sodo che il peso degli interessi dei debiti che sono stati contratti

dall'Italia per le sue ferrovie pesano quasi interamente sui contribuenti, i quali pagano assai più di 200 milioni all'anno per ottenere che alcuni cittadini si possano servire dei trasporti ferroviari.

E dato questo anormalissimo stato di cose, data questa flagrante ingiustizia, il più elementare buon senso suggerisce di cercare tutti i mezzi possibili per far aumentare i prodotti delle ferrovie e diminuire questa anormalità e questa ingiustizia.

Fortunatamente noi assistiamo da alcuni anni ad un risveglio dell'economia nazionale, il quale si manifesta in mille modi, ma anche si manifesta col produrre un piccolo ma costante aumento nei prodotti ferroviari, e se noi troviamo modo di secondare e di stimolare questo aumento che si è manifestato naturalmente, noi ci mettiamo sulla buona strada, che poco alla volta ci porterà alla soluzione del problema.

E abbiamo due modi per raggiungere questo scopo. Il primo, d'indole generale, sta nell'aiutare il risveglio economico del paese; il secondo, d'indole speciale, sta nel rivedere le nostre tariffe ferroviarie, e con giudiziose e prudenti riduzioni, ottenere aumento dei prodotti netti delle ferrovie.

Per amore di brevità io mi asterrò dall'entrare in lunghe considerazioni a questo riguardo. Dico solo che la lotta di classe predicata dai nostri socialisti, l'organizzazione di resistenza promossa da loro nelle classi operaie, gli scioperi incoraggiati e sostenuti con ogni artificio, sono precisamente tutto il contrario di ciò che occorre per secondare il risveglio economico del Paese. E in quanto al secondo mezzo, e cioè alla revisione delle tariffe ferroviarie, i nostri uomini politici prendono il problema al rovescio, perchè domandano delle riduzioni di tariffe con lo scopo di far diminuire il prodotto netto, già tanto piccolo, che va all'erario, e si crede di dar saggio di grande ingegno domandando delle tariffe a perdita, delle tariffe di favore e delle tariffe di protezione.

* *

Se in Francia i socialisti domandano la nazionalizzazione delle ferrovie e l'esercizio di Stato, la cosa è di ben poca importanza, perchè il Governo è ben deciso a combatterli, e sa che la Camera e il Paese lo secondano. Ma in Italia le cose sono ben diverse.

Noi siamo arrivati alla vigilia della scadenza delle Convenzioni del 1885, e il Governo si trova ancora incerto in ogni sua decisione, e questa incertezza del Governo rispecchia lo scetticismo e la vacuità del nostro ambiente politico.

Il precedente Ministero, per bocca del suo autorevole Presidente, aveva dichiarato, in un memorabile discorso, di volere l'esercizio ferroviario fatto da Società private, ed aveva dimostrato i pericoli e i danni dell'esercizio di Stato. Il Ministero attuale si disse seguace delle teorie del Ministero precedente ed ossequioso al voto del Parlamento.

Si annunzia ora che dopo molti mesi di studio il Ministro dei Lavori Pubblici presenterà tre progetti di legge, ma nessuno di questi tre progetti risolve il nostro problema. Verranno forse nuove discussioni, più o meno accademiche, alla Camera, ma certamente il nostro problema non farà un solo passo.

L'essenziale è che il nostro Governo, abbia il coraggio, come il Governo francese, di combattere di fronte le domande dei socialisti, e non tema di scontentarli: e non pensi a sistemi ibridi che, a suo dire, dovrebbero contentare tutti, ma che in realtà non contenteranno nessuno, e la sola cosa che si raccoglierà sarà il danno dei contribuenti, che si conteggerà a centinaia di milioni.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

Il riscatto delle Ferrovie Meridionali

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha fatto la seguente comunicazione alla *Nuova Antologia*:

Un Deputato al Parlamento ha pubblicato, nei fascicoli del 16 novembre 1903 e del 1° febbraio 1904 di questa Rivista, due articoli per combattere, con calcoli e ragionamenti, il riscatto delle Ferrovie Meridionali. Nel secondo dei suoi articoli, commentando il contegno riservato della Società delle Ferrovie Meridionali « *così direttamente interessata nella questione* », egli profitta del silenzio della Società per dare maggior forza alle « *non impugnate sue valutazioni* », e per aggiungere nuove ragioni e nuovi calcoli a sostegno del suo assunto.

Poichè l'onorevole Deputato sembra così desideroso di conoscere se la Società approva le valutazioni da lui fatte, ci limiteremo a fare il conto del riscatto.

Diciamo subito essere nostro fermo convincimento che da un attento esame degli art. 208 e 243 della legge 20 novembre 1859 sui lavori pubblici e degli articoli 16 e 17 del capitolato annesso alla legge 21 agosto 1862, ne venga di conseguenza il diritto incontrastabile della Società al rimborso, in caso di riscatto, del valore degli oggetti mobili e delle provviste.

Ciò premesso, risulta da calcoli, molto prossimi al vero, che l'utile netto dell'esercizio 1884 (articolo 8 del contratto 23 aprile 1884) è salito a L. 1,328,600 e che, in applicazione del capitolato annesso alla legge 21 agosto 1862 e della legge sui lavori pubblici del 20 novembre 1859 è dovuta alla Società, in caso di riscatto, un'altra annualità di » 1,678,400 cosicchè il prezzo di riscatto si può valutare ad annue L. 3,007,000

Detraendo da questa somma:

La tassa di ricchezza mobile in categoria A''

$$3,007,000 \times 0.1543125 = 464,000$$

Il supplemento di ricchezza mobile pel passaggio dalla categoria B alla categoria A'' del reddito derivante dalla sovvenzione chilometrica, perchè, col riscatto, cessa di essere tassato come reddito industriale, per passare nella categoria dei redditi redimibili;

Sovvenzioni chilometriche e annualità Mezzanacorti in cifra tonda:

41,648,000

Meno:

Interessi e ammortam. obblighi (la serie G esclusa) e ammortamento azioni 25,648,000

$$\frac{16,000,000 \times 5.14375}{100} = 823,000$$

Annualità da dedurre 1,287,000

L'onere annuo effettivo dello Stato, in seguito al riscatto, indipendentemente dalle sovvenzioni, ammonterà a L. 1,720,000

In compenso di quest'onere, il Governo acquista la Rete Meridionale:

Col materiale rotabile, materiale d'esercizio e approvigionamento;

Cogli utili dell'esercizio della Rete;

Col diritto di disporre liberamente delle tariffe.

**

Passiamo ora ad esaminare a quanto ammontano gli utili dell'esercizio che, per effetto del riscatto, passerebbero in proprietà dello Stato.

Prenderemo per punto di partenza il bilancio del 1902, l'ultimo pubblicato dalla Società, e ne dedurremo, colla maggiore approssimazione, gli utili dell'esercizio della Rete Meridionale in detto anno.

Prima però di incominciare i calcoli, occorre fare una osservazione fondamentale. La Società esercita attualmente due Reti in una, cioè la principale e la complementare, che costituiscono unite la Rete Adriatica. Però le due Reti, se hanno comuni le tariffe, non hanno comuni i corrispettivi per l'esercizio. La principale assorbe il 62 1/2 0/0 del prodotto iniziale e il 56 0/0 del prodotto ultrainiziale; la complementare riceve la metà dei prodotti e una dotazione di 3000 lire per ciascun chilometro virtuale esercitato. Se per ottenere il prodotto netto della vecchia Rete Meridionale, ora in discussione, si cumulassero nei calcoli da istituirsi in proposito i prodotti e le spese delle due Reti principale e complementare, costituenti nell'insieme la Rete Adriatica, si commetterebbe un errore madornale. Bisognerà quindi accuratamente distinguere e separare prodotti e spese per ciascuna delle due Reti, ed applicare alla Rete Meridionale i risultati rettificati della Rete principale Adriatica, *colla quale ha comuni i corrispettivi per l'esercizio*.

Fatte queste premesse, cominciamo dalle spese:

La spesa totale d'esercizio del 1902 fu di L. 92,541,668.07

Deducendo da questa somma (pagina 58 della Relazione del Consiglio d'Amministrazione della Società):

I proventi in rimborso di spesa per L. 2,675,018.85

I proventi non repartibili » 6,026.58

I proventi estranei, come l'esercizio della linea di Cernigliola » 73,948.71

e i proventi d'esercizio di proprietà sociali. » 74,367.67

La quota spettante alla Società per nolo di materiale (rimborso spesa) . . . » 329,215.38

3,158,577.19

Risulta la spesa d'esercizio, depurata dai proventi estranei e da quelli a rimborso, a L. 89,383,090.88

Questa spesa è comune alle due Reti; bisognerà quindi ripartirla, assegnando a ciascuna Rete rispettivamente la parte che le spetta.

Non essendo possibile fare questo riparto con mezzi diretti, si farà con mezzi indiretti, supponendo la spesa di esercizio proporzionale all'assegno percepito nel passato esercizio da ciascuna Rete.

La Rete secondaria ha avuto:

Metà del prodotto, ossia L. 5,275,048.61

Più 3000 lire per chilometro virtuale » 6,140,577.16

Totale L. 11,415,625.77

La Rete principale ha avuto (vedi pag. 58 della Relazione suddetta) L. 77,811,522.37

Ma questa somma deve essere rettificata aggiungendovi il corrispettivo, che le è stato tolto, per pagare l'interesse del materiale mobile acquistato in conseguenza della legge 25 febbraio 1900. Si dovranno aggiungere . . . » 969,497.77 per formare il corrispettivo effettivo dell'esercizio in » 78,781,020.14

Ripartendo ora la spesa complessiva in proporzione dei suddetti corrispettivi, ne risulterà:

Per la Rete complementare L. 11,326,000
E per la Rete principale » 78,057,000

A questa somma di L. 78,057,000 che rappresenta la spesa d'esercizio della Rete principale Adriatica per l'anno 1902, bisogna ora aggiungere gli assegni fatti ai tre fondi di riserva per la stessa Rete e per lo stesso esercizio, i quali ascendero:

Pel 1° fondo a » 850,400
Pel 2° » » 977,370
Pel 3° » » 1,595,620

elevandosi, per tal modo, la spesa d'esercizio, compresi i fondi di riserva, a L. 81,480,390

e, per conseguenza, il rapporto della spesa al prodotto lordo (che fu di L. 128,987,000) al 63.20 per cento del prodotto stesso.

Ma questo coefficiente di spesa, se vale per la Rete principale Adriatica con un prodotto di L. 30,000 per chilometro, diventa troppo scarso per la Rete Meridionale, con un prodotto di sole L. 24,000 per chilometro.

Per determinare la correzione da farsi, basterà ricorrere alla formola di partecipazione ai prodotti, che fa parte della concessione della Rete Meridionale. Detta formola è la seguente:

$$2000 + 0.60 p,$$

la quale, applicata al caso presente, darà:

Per un prodotto di L. 30,000 una partecipazione del 66.67 0/0

E per un prodotto di L. 24,000 una partecipazione del 68.34 0/0

La differenza di 1.67 0/0 trovata in più pel prodotto di L. 24,000 dovrà essere aggiunta al coefficiente di 63.20 0/0 trovato, per le spese della Rete principale Adriatica, con un prodotto di lire 30,000; ne risulterà finalmente la spesa d'esercizio della Rete Meridionale, la quale, con un prodotto di L. 24,000, ascenderà al 64.87 0/0.

Ottenuta così la spesa d'esercizio della Rete Meridionale, sarà facile determinarne l'utile netto dell'esercizio.

Il corrispettivo assegnato alla Società per l'esercizio della Rete Meridionale è dato, come già si è avvertito, dal binomio:

$$2000 + 0.60 p.$$

Col prodotto di L. 24,000, questo corrispettivo ascende a:

$$2000 + 0.60 \times 24,000 = 16,400$$

Detraendo la spesa d'esercizio, cioè:

$$24,000 \times 0.6487 = 15,569$$

risulterà il prodotto netto di L. 831 per chilometro, che, esteso a 1689 km., farà ascendere l'utile dell'esercizio a L. 1,401,900.

Qualora adunque, il Governo non riscattando, la Società dovesse riprendere l'esercizio diretto della sua Rete, troverebbe nei patti del suo contratto non soltanto di che provvedere alle spese ordinarie e straordinarie (fondi di riserva) del suo esercizio, ma altresì un'entrata sufficiente a fare il servizio del capitale che, alla fine del ventennio, cioè nel 1905, le verrebbe addebitato, perchè speso in lavori e provviste in conto Cassa aumenti patrimoniali, per mantenere le linee Meridionali in grado di supplire ai bisogni del proprio traffico.

Delle linee che attualmente costituiscono la rete complementare, alcune si innestano alla Rete Meridionale, altre no. Delle prime, il Governo ha per alcune la libera disponibilità e per altre deve, in caso di non riscatto, farne

la consegna alla Società per essere annesse alla Rete Meridionale.

Queste ultime misurano una lunghezza di km. 497, con un prodotto lordo, in base alle risultanze del 1902, di L. 1,485,190 — e sarebbero esercitate con un corrispettivo del 60 0/0 del prodotto L. 891,114 e con una sovvenzione di L. 3000 sopra una lunghezza virtuale di chilometri 768 » 2,304,000

Totale L. 3,199,114

Benchè il prodotto sia scarso e la maggior parte delle linee sieno in condizioni estremamente difficili per l'esercizio, si può tuttavia assicurare che il corrispettivo assegnato alle linee complementari sarà sufficiente a pagare le spese. Per affermare il contrario, l'onorevole scrittore, nel suo secondo articolo (fascicolo 1° febbraio 1904 di questa Rivista), si è fondato sulla statistica del 1898.

A tal riguardo occorre osservare che le statistiche ferroviarie comprendono non solo le spese ordinarie, ma anche i fondi di riserva e i rifacimenti di binario in conto Cassa aumenti patrimoniali; che in dette statistiche i criteri generali del riparto delle spese tra Rete principale e complementare, preventivamente concordati fra Governo e Società ferroviarie, furono più d'una volta modificati, particolarmente a cominciare dalla statistica del 1901, per avvicinarci sempre più alla verità; che le contabilizzazioni, soprattutto dei fondi, possono poi riferirsi a spese effettivamente fatte negli anni precedenti: che, in tali condizioni, prendere a base di confronto un solo esercizio favorevole all'assunto che uno si propone e poi generalizzarlo, può indurre in errore. Per questi motivi non si crede attendibile il timore dell'on. deputato, e nei conti fatti più sopra sul prezzo di riscatto, i fondi di riserva furono determinati per maggior sicurezza non sul conto *consuntivo*, ma sull'assegno *preventivo* stabilito nella convenzione.

Fu anche asserito che la Società dovrà, a suo tempo, restituire allo Stato le sovvenzioni ricevute in virtù dei suoi atti di concessione.

Coll'atto di concessione 21 agosto 1862, era assicurata alla Società una garanzia di 29,000 lire di prodotto lordo per chilometro, coll'obbligo di restituire l'anticipazione, eventualmente fatta, coll'eccedente introito lordo sull'annualità garantita (art. 15 della Convenzione, art. 14 del capitolato).

Ma le concessioni posteriori modificarono sostanzialmente questo stato di cose: all'annualità garantita di 29,000 lire di prodotto lordo fu sostituita la sovvenzione fissa e la partecipazione ai prodotti lordi dell'esercizio; fu mantenuto l'obbligo della restituzione delle somme anticipate coi relativi interessi; e, mentre nel primitivo contratto questa restituzione veniva fatta abbandonando a favore dello Stato tutto il prodotto eccedente quello garantito di L. 29,000 per chilometro, nelle convenzioni successive invece fu pattuito che, anche quando il prodotto lordo abbia raggiunto un tale limite da rendere nulla la sovvenzione dello Stato, la restituzione delle anticipazioni si farà continuando, a favore di esso, la partecipazione del 40 per cento del prodotto, la quale, in mancanza di tale pattuizione, sarebbe spettata alla Società. Com'è facile scorgere da questa esposizione, colla vecchia convenzione il patto della restituzione delle fatte anticipazioni sarebbe stato rovinoso per la Società, in quanto che le avrebbe tolto il rimborso della spesa d'esercizio per i prodotti eccedenti le 29,000 lire, mentre colle convenzioni posteriori, il rimborso delle spese essendo assicurato, la Società non avrà danno dalla suddetta pattuizione, la quale non fa che consolidare a favore dello Stato il suo diritto di partecipazione ai prodotti dell'esercizio.

**

Ultimati i calcoli e dedotti i risultati finanziari dell'esercizio della Rete Meridionale, l'onorevole deputato ne conchiude che la Società mostrasi propensa al riscatto della sua Rete per sottrarsi al disastro finanziario, che sarebbe la conseguenza della ripresa della concessione.

Crediamo d'aver dimostrato a sufficienza che i patti delle concessioni Meridionali, lealmente osservati da ambe le parti, sarebbero equi ora, come lo furono all'atto della stipulazione. Senonchè, negli anni durante i quali la concessione Meridionale rimase sospesa, si passarono dei fatti, a tutti noti, in ordine al personale, agli Istituti di previdenza ed alle tariffe, i quali fatti non permetterebbero alla Società di riprendere la sua concessione senza chiedere conto al suo contraente dell'uso fatto del deposito affidatogli; solo il riscatto taglierebbe corto ad ogni difficoltà, pronta la Società a continuare il suo concorso allo Stato e al Paese, qualora ne fosse richiesta, e a promuoverne, come ha la coscienza d'aver fatto per lo passato, l'incremento economico ove avesse ulteriormente ad esplicare la propria attività.

**

Ma l'onorevole scrittore non si è limitato a trattare la quistione del riscatto nei rispetti della Società; l'ha trattata altresì nell'interesse del Tesoro. Crediamo quindi di dovere, alla nostra volta, dire due parole sullo stesso argomento.

Abbiamo asserito che, a conti fatti, il prezzo del riscatto avrebbe costituito per lo Stato un onere annuo netto di L. 1,720,000

Ma, facendosi il riscatto contemporaneamente al consolidamento in annualità del debito dello Stato ed alla liquidazione dei conti delle Convenzioni del 1885, l'onere del riscatto verrebbe in gran parte compensato dal minor interesse del prestito consolidato e dal saldo attivo per lo Stato della liquidazione dei conti, cosicchè il Governo, dopo aver prelevata la quota d'ammortamento dei 115 milioni sotto deduzione del deperimento del materiale, risparmierebbe annualmente nette » 1,240,000

il maggiore annuo onere netto del Tesoro, per riscatto e per la liquidazione, si ridurrebbe a L. 480,000

Qualora il riscatto non si facesse, la Società, riprendendo la propria concessione, dovrebbe esigere dallo Stato il pagamento in capitale del suo credito. Il Governo poi non potrebbe lusingarsi di risparmiare l'intero prezzo di riscatto dell'annua somma di L. 1,720,000, giacchè, sciogliendosi le attuali Reti Mediterranea e Adriatica, verrebbe a cessare, per la Rete Meridionale, l'applicazione della legge 29 marzo 1900, che stabilì una sovratassa a favore degli Istituti di previdenza per soddisfare un vecchio debito dello Stato. La soppressione di questa sovratassa cagionerebbe al Tesoro una perdita d'introiti sempre crescente e che, per un traffico di L. 24,000 per chilometro della Rete Meridionale, si può valutare, comprese le linee complementari, a circa L. 750,000 annue.

Non ci indugeremo più oltre a discutere sull'importante argomento, bastandoci di aver posta la quistione nei suoi veri termini.

Firenze, 11 febbraio 1904.

LA SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI.

IL DISCORSO DEL MINISTRO ROUVIER CONTRO IL RISCATTO DELLE FERROVIE alla Camera Francese

(Cont. e fine. — Vedi N. 7).

Questi risultati sono stati ottenuti perchè lo Stato era al riparo delle cattive tentazioni che poteva avere di toccare l'ammortizzamento, perchè era munito di un sistema di prestito che non lo metteva di fronte col prestatore e che istituiva fra lui ed il mercato finanziario, questi esseri morali così calunniati che si chiamano Compagnie ferroviarie. Tutti questi prestiti hanno potuto farsi senza che il suo credito ne fosse danneggiato, anzi il suo credito si è elevato ad un grado fino ad allora sconosciuto. E fu perciò che noi abbiamo potuto fare tre conversioni che hanno ridotto il debito pubblico di una somma di 135 milioni all'anno ciò che rappresenta un capitale di 4 miliardi.

La nostra attuale situazione è tanto differente da quella del 1883, che noi possiamo così di un tratto cambiare di regime, abbandonare il sistema che ha dato i risultati che indicavo e cercarne un altro? Siamo noi definitivamente e completamente usciti dalla crisi finanziaria che ha richiesto i nostri sforzi e la nostra attenzione durante due anni?

Le linee che rimangono da costruire secondo il programma del 1883 sono numerose quanto quelle che risultano dalle ulteriori decisioni del Parlamento; mettendo tutto insieme vi sono per 700 ovvero 800 milioni di lavori circa, e non parlo che delle ferrovie. La nostra situazione del bilancio ci permette introdurre nel bilancio ordinario delle spese di questa natura?

La riduzione del servizio militare, che sarà da voi esaminata colla ferma intenzione, mi immagino, di realizzarla, costituisce non uno sgravio, ma un onere (*benissimo*); le leggi di assistenza che voi avete già votato ne trascineranno delle altre. Infine la legge sulle pensioni ed altri provvedimenti urgenti verranno ancora a complicare la situazione finanziaria.

Procedendo al riscatto dell'Ovest voi sarete obbligati di scrivere ogni anno nei bilanci le somme necessarie per i lavori complementari, crediti per le linee nuove che rimangono da costruire.

Se la situazione finanziaria si è sensibilmente migliorata negli ultimi mesi e se è permesso di concepire qualche speranza di vederla ben tosto arrivare al livello normale e regolare, non si può dire che la crisi sia completamente terminata, e non mi permetterò di pensare che la situazione finanziaria sia di quelle che possono scusare una simile impresa. La questione che si discute qui si può considerare sotto due aspetti opposti: è un'impresa privata, ed allora il trasporto è regolato dal prezzo del servizio reso, pagato da quelli che ne approfittano; ovvero è un grande servizio pubblico. Ma, guardatevi! in quest'ultimo caso non bisogna cercare a determinare chi ne approfitta direttamente od indirettamente. Se i trasporti costituiscono esclusivamente un grande servizio pubblico, sono a carico della nazione e dell'imposta che deve provvedere a tutta la spesa.

Tutta la discussione si racchiude fra queste due concezioni opposte. Da una parte trasporti, industria privata, tariffe, retribuzione del servizio reso; dall'altra trasporti, interesse generale, retribuzione e spese del servizio sopportate dal contribuente.

Tra questi due sistemi l'ingegnosità e lo spirito francese ne hanno concepito un terzo, che è quello che noi applichiamo dall'origine delle prime concessioni e che si è perpetuato attraverso le convenzioni che sono state concluse dopo di allora. Secondo queste convenzioni i trasporti conservano il loro carattere di imprese private, poichè lo Stato ha accordato delle concessioni a delle Compagnie; ma lo Stato considera che queste non sono delle imprese come

tutte le altre; non vuole che si limitino a servire le regioni che procurerebbero loro maggior traffico, e, d'altra parte, giudica che in una nazione civilizzata tutti debbono beneficiare delle ferrovie. Lo Stato è il controllore dei trasporti e nello stesso tempo l'associato delle imprese a cui presta il suo credito colla garanzia.

Si può criticare questo sistema, e non solo in Francia, ma anche all'estero le critiche non mancano; ma tale come è mi sarà permesso di dire che mi apparisce come uno dei migliori, dei più ingegnosi ed incontestabilmente dei meno rischiosi che si siano applicati al regime dei trasporti. Ma supponiamo che voi ed i vostri successori resistiate a questi tentativi di riscatti prematuri, che lasciate passare il periodo che ci separa dalla fine delle concessioni. Ah! certo è un periodo lungo quando lo si confronta colla rapidità della vita umana; 50 anni! ma che cosa sono 50 anni nella vita di una nazione che ha già dieci secoli di storia e può attendere sicura e fidente, se ella è saggia e se non commette degli errori, per raccogliere ciò che la prudenza dei nostri predecessori ha preparato? (*applausi*).

Quale sarà adunque la situazione dello Stato fra 50 anni? Avrà la proprietà intera di trent'otto mila chilometri di ferrovie che avranno costato 15 miliardi e che valgono oggi al loro valore venale 24 miliardi e che varranno probabilmente molto di più quando faranno ritorno allo Stato. Se le cose si volgeranno come dall'origine della nostra rete ferroviaria, fra 50 anni di fronte al nostro debito pubblico di 30 miliardi, che sarà probabilmente accresciuto, noi avremo, col giuoco dell'ammortizzamento che sfugge alla nostra azione, preparato questa riserva di 38 mila chilometri di ferrovia, che valgono oltre 20 miliardi, cioè rappresentanti i due terzi del debito pubblico.

FERROVIA AEREA FRA SAVONA E SAN GIUSEPPE

per il trasporto dei carboni

(Cont. e fine — V. N. 6).

Stazione di S. Giuseppe.

La stazione di S. Giuseppe, che occupa complessivamente un'area di 29,760 mq., è anzitutto stazione di scarico delle linee aeree ed a tale scopo possiede un importante edificio che serve di stazione di testa alla funicolare.

Questo stabile, che in pianta misura m. 17 per m. 14, contiene tutti i locali di servizio necessari come abitazione degli impiegati, uffici, locali macchine, ossia trasformatori per motori elettrici, magazzini materiali di scorta, ecc.

Linee pensili. — Anche in questa stazione, per condurre il carbone al punto di scarico, si è prevista un'importante rete di rotaie pensili con scambi e raccordi della complessiva lunghezza di m. 400 circa, ma poichè lo scarico entro i recipienti che devono portarlo alle tramogge od ai depositi avviene a pochi metri dal punto d'arrivo dei vagonetti, e precisamente a soli 15 metri in media da questo punto, così il numero di persone necessarie qui è ben inferiore a quello occorrente in Savona. Abbiamo cioè bisogno di 6 persone per linea, cioè 12 in totale.

Essendo poi in questa stazione, data la sua forma regolare ed allungata, facile l'impiego della trazione meccanica dei vagonetti, anche sulle rotaie pensili, noi abbiamo previsto la possibilità di adottarla, qualora nel processo di tempo la si credesse opportuna.

A questo scopo, le slitte delle funi di trazione sono state progettate nelle due testate delle linee pensili.

Piani inclinati automatici. — Il carbone, come dicemmo, dai cassoni dei vagonetti delle linee aeree viene versato nei cassoni dei piani inclinati automatici, che lo distribuiscono nelle tramogge sottostanti di deposito e di carico dei vagoni ferroviari.

L'impiego di questi piani inclinati automatici, che agiscono per gravità, offre una pratica e quindi felicissima soluzione per l'economico e semplice trasporto a distanza di carbone.

Essi ci vengono parimenti dall'America e consistono principalmente delle seguenti parti:

a) di un binario a scartamento di 500-600 millimetri, lungo 150 sino a 180 metri in pendenza uniforme dal 2 al 3 per cento, secondo il carico e secondo la lunghezza;

b) di un vagonetto formato da un cassone con fondo a schiena d'asino e fianchi apribili, poggiato su un telaio a 4 ruote;

c) di arresti spostabili lungo il piano inclinato e destinati ad aprire i fianchi del cassone nel punto in cui si vuole effettuare lo scarico del materiale;

d) di una traversa mobile che il vagonetto discendendo carico incontra nella sua discesa e trascina seco, per la sua forza viva, durante alcuni metri sino al punto di scarico;

e) di un contrappeso girevole attorno ad un asse o perno orizzontale, collegato colla traversa mobile di cui sopra a mezzo di una fune flessibile.

Il funzionamento è assai semplice.

Quando il vagonetto carico, discendendo, trascina in basso la traversa, questa colla fune flessibile solleva il contrappeso il quale per la sua gravità tende a ricadere.

Tosto che il vagonetto si è scaricato, il contrappeso libero e abbandonato a sé, cade ed imprime a mezzo della fune un movimento inverso alla traversa ed al vagonetto, per guisa che questo ritorna al punto di partenza per venire nuovamente caricato e incominciare il suo lavoro.

Il quantitativo orario di materiale che con un simile piano inclinato è possibile trasportare, è assai rilevante, ma varia naturalmente, secondo la sua lunghezza e secondo l'importanza dei singoli carichi.

Nel nostro caso noi abbiamo bisogno di trasportare 45 tonnellate all'ora ad una distanza media di 75 metri, quindi con carichi normali di tonn. 2.25 per volta dobbiamo fare 20 viaggi all'ora, cioè un viaggio ogni 180 secondi.

L'estrema semplicità di questo apparecchio restringe al minimo possibile la sorveglianza e la mano d'opera sussidiaria.

Un solo uomo che metta in moto il vagonetto alla sua partenza, quando il carico è finito, e che lo arresta quando esso ritorna una volta eseguito lo scarico, provvede a tutto.

Il binario di cui sopra, in questo caso, è lungo m. 150 ed è montato su una travata in ferro e poggia o sulle tramogge, o su appositi muri di sostegno, previsti trasversalmente all'asse della stazione.

Due di questi piani inclinati automatici sono completamente fissi sulle tramogge, uno per ogni parte, e gli altri 4, cioè 2 per parte, mobili su rotaie. Il movimento di essi sulle rotaie si effettua a mezzo di motori elettrici.

Tramogge. — Dai cassoni dei vagonetti dei piani inclinati il carbone è versato nelle sottostanti tramogge in muratura e cemento, disposte su quattro file.

Ogni fila è divisa in 5 scomparti della capacità di 300 tonnellate ciascuno, per facilitare la messa a deposito delle differenti qualità di carbone, se necessario.

Nei 20 scomparti delle 4 file è possibile quindi immagazzinare eventualmente 6000 tonn. di carbone.

Per facilitare invece il carico del carbone sui vagoni ferroviari, ogni scomparto è provvisto di 15 aperture a tramogge, 5 centrali e 10 laterali, per modo che complessivamente si hanno 300 bocche con chiusure meccaniche per il carico diretto dei vagoni. Per tal modo è possibile avere sotto carico diretto 300 vagoni da 6-7 metri di lunghezza.

Trasportatori. — Quando il carbone non può essere depositato nelle tramogge, perchè già occupate, e queste non possono diventare libere per mancanza di vagoni ferroviari, o per scioperi, o per altra causa qualsiasi, allora viene, a mezzo dei 4 piani inclinati mobili, trasportato e scaricato nei grandi depositi.

Per essere da qui ripreso e versato nelle tramogge quando

il normale esercizio viene nuovamente attivato, servono i due trasportatori che, per funzionamento e meccanismo, sono completamente identici a quelli di Savona; ne differiscono unicamente per la disposizione della travata.

Depositi. — I grandi depositi di cui sopra sono in numero di 2, uno per ogni parte, sono divisi in 5 grandi scomparti ciascuno, ed hanno complessivamente una capacità di metri cubi 123,000, pari a tonn. 98,400 per guisa che, colle 6000 tonnellate che possono essere contenute nelle tramogge, noi abbiamo in questa stazione un quantitativo di carbone in deposito superiore alle 100,000 tonnellate, corrispondente a 50 giorni di lavoro da 2000 tonn. al giorno, od a 30 giorni circa se il trasporto si fa ascendere a 3500 tonnellate.

Parco ferroviario. — Per un movimento giornaliero di 200 o 350 carri da 10 tonn. caduno, occorre prevedere un adeguato parco ferroviario, di guisa che le necessarie manovre per la condotta dei vagoni sotto carico, l'incollamento dei medesimi, la formazione di treni nell'ordine voluto e per il trasporto in stazione ed oltre potessero comodamente e prontamente eseguirsi.

Noi abbiamo progettato un vasto ventaglia della lunghezza di 500 metri e della larghezza di m. 200, con 16 binari, scambi, ecc., il cui intero sviluppo raggiunge i 10 chilometri circa.

Personale pel servizio di questa stazione. — Il personale necessario al servizio di questa stazione si riduce a 12 uomini per le linee pensili, a 4 uomini per i piani inclinati ed a 2 uomini di riserva per la sorveglianza e manutenzione dei piani inclinati ed altri meccanismi.

In totale, quindi, 18 uomini.

Per il servizio dei trasportatori non si prevede in via normale alcun personale, perchè questi ordinariamente non funzionano. Quando dovranno eccezionalmente funzionare, occorreranno 2-3 uomini per apparecchio; in totale 6 uomini.

Per quanto riflette il personale pel servizio del parco ferroviario, noi riteniamo che 40 manovali saranno sufficienti, ma questi devono essere dipendenti dalla Società ferroviaria.

Così descritte le tre parti essenziali dell'impianto, dimostrando come ogni movimento dell'ingente massa di carbone che dalla stiva dei vapori a Savona viene rovesciato nei vagoni a S. Giuseppe, sia stato studiato e possa essere meccanicamente eseguito in modo semplice e pratico, noi passeremo senz'altro a determinare ogni singola parte dei meccanismi, stabilendone il costo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Linha Roma-Viterbo.

(Esercizio con vetture automotrici a vapore).

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, accogliendo la proposta avanzata dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, concessionaria ed esercente della linea Roma-Viterbo, ha autorizzata la Società stessa ad esperimentare su quella linea, e per la durata di tre mesi, l'esercizio con vetture automotrici a vapore sistema Purrey, effettuando a tal uopo una quarta coppia di treni oltre le tre ora in attività.

La vettura automotrice di cui si tratta pesa circa 24 tonnellate; si compone della piattaforma sul davanti pel macchinista, del bagagliaio, di un compartimento di 1^a classe per 6 viaggiatori, di un compartimento di 3^a classe con 16 posti e di un ampio terrazzino posteriore pel conduttore, dove possono stare anche 12 viaggiatori in piedi, ed è provvista di freno Westinghouse. Può rimorchiare due

o tre vetture del peso di circa 14 tonn. ciascuna e marciare su linee di limitata pendenza colla velocità di 60 km. all'ora, e su pendenza del 20 per mille con velocità di 20 km. all'ora.

La vettura ha una perfetta stabilità di marcia, non produce nè odore, nè rumore ed offre il maggior *comfort* ai viaggiatori.

La caldaia presenta, oltre il voluto grado di sicurezza, anche il vantaggio di una grandissima facilità nella condotta del fuoco, di una rapida messa in pressione e di una sensibilissima regolazione della pressione stessa, a seconda del lavoro che la macchina è chiamata a sviluppare.

Per la produzione del vapore viene bruciato carbone coke, che cade automaticamente sul focolaio a norma del bisogno. Anche l'alimentazione dell'acqua alla caldaia viene fatta automaticamente.

Automotrici del sistema Purrey sono già in uso da sei anni presso la Società degli Omnibus di Parigi, che ne ha in servizio una quarantina per le sue tramvie e ne sta ora ordinando altre quattro.

La Compagnia delle Ferrovie francesi dell'Orléans ha sulla linea La Flèche Sablée, in servizio dal giugno u. s., una di dette automotrici, ed anche la Compagnia P.-L.-M. ne ha, pure dal giugno p. p., in servizio due sulla linea Alais-Ardoise.

Tanto la Società degli Omnibus quanto le due Compagnie ferroviarie francesi suddette, hanno ottenuti ottimi risultati dall'impiego delle automotrici in parola, il che è stato anche constatato da due ingegneri della Società del Mediterraneo, recatisi testè espressamente in Francia, inviati dalla loro Amministrazione per studiarne il funzionamento.

Si aggiunga che, incoraggiato dai buoni risultati ora accennati, le Ferrovie di Stato francesi e la Compagnia Reale delle Ferrovie del Portogallo stanno facendo costruire rispettivamente due o quattro automotrici Purrey per metterle in servizio sulle loro linee.

Si ritiene che l'esperimento sulla Roma-Viterbo potrà aver luogo nella prossima estate e se, come tutto lascia con fondamento presumere, se ne avranno anche qui buoni risultati, ciò costituirà un fatto di grande importanza, giacchè si potrebbe in tal caso sperare di riuscire, colla adozione delle vetture automotrici Purrey, a risolvere in modo veramente soddisfacente il problema dell'esercizio economico delle linee a traffico limitato e di speciali servizi locali sulle linee di grande traffico, possedendo quel tipo appunto tutti i caratteri richiesti per la formazione di treni leggeri ed economici, perchè non ha bisogno di fuochista, consuma poco combustibile, può fare lunghi percorsi di 60 e più chilometri senza bisogno di essere rifornita di acqua e di carbone, e, come si è detto, trasporta 24 viaggiatori a sedere e 12 in piedi e può rimorchiare due altre vetture.

Intanto, ad esperimento finito e riuscito, la Società del Mediterraneo presenterà all'approvazione del Governo un programma completo per l'esercizio, in via permanente, delle vetture automotrici di cui trattasi, sulla Roma-Viterbo.

> <

Ferrovie franco-svizzere per l'accesso al Sempione.

Si è costituita a Ginevra un'Associazione internazionale finanziaria col capitale versato di 50 milioni: la Società si propone, dicesi, di raccogliere i fondi necessari al traliccio della Faucille e lo stabilimento di una linea ferroviaria diretta da Digione a Briga, accesso a nord del Sempione.

> <
*Conferenze tra Ministero e Società per i saldi attivi
 di conti in sospeso.*

Nei giorni 11, 12 e 13 febbraio corrente venne tenuta in Roma, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una conferenza fra delegati del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatica per discutere circa l'attribuzione dei saldi attivi dei due conti in sospeso: « tasse estere in sospeso » e « trasporti in servizio cumulativo ».

Alla conferenza erano presenti: *per l'Ispettorato governativo*: comm. Giovanni Sanguini, R. Ispettore capo, e cav. avv. Biagio De Luca, R. Ispettore; *per la Mediterranea*: cav. Giovanni Cortassa, Capo Divisione, e cav. dott. Carlo Osma, Ispettore principale capo; *per l'Adriatica*: Giuseppe Arrigoni, Ispettore capo principale, e Umberto Barbetti, Ispettore principale.

Trattasi di questioni circa le quali non era stato possibile, infino ad ora, un'intesa fra Governo e Società. In questa circostanza però, dopo una lunga discussione, fu possibile mettere in chiaro che dubbi apprezzabili potevano mettersi avanti sul modo di considerare la natura speciale dei proventi in questione, sia dal punto di vista degli apprezzamenti delle Società che da quello degli apprezzamenti del Governo. E pertanto i delegati delle due parti, considerato che un eventuale giudizio che si potesse promuovere non riuscirebbe favorevole in modo assoluto per nessuna delle due parti, hanno concordemente convenuto di addivene ad un accomodamento amichevole, stabilendo che il 50 per cento del saldo attivo, tanto delle tasse in sospeso che dei trasporti in servizio cumulativo, venga portato tra i prodotti ordinari senza imposta, ripartibili fra Società e Governo.

> <
*Riduzioni di tariffa e facilitazioni di viaggio
 per il personale inferiore.*

Come avemmo occasione di accennare in un precedente numero del *Monitore*, in seguito ad approvazione governativa, la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo di agevolare il proprio personale che, per ragioni di economia, desidera di abitare fuori della città ove presta servizio, è venuta nella determinazione d'istituire, come infatti ha istituito, a favore degli impiegati sociali e rispettive famiglie aventi residenza in Palermo, Messina e Catania, biglietti d'abbonamento a prezzi ridotti del 75 0/10 su quelli degli abbonamenti normali, con validità di un mese, tre mesi, sei mesi ed un anno e per la percorrenza massima di 40 chilometri.

Ora la Direzione dell'esercizio della ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani ha presentato domanda all'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate perchè le sia consentito di estendere un tale beneficio anche ai propri impiegati ed alle loro famiglie, residenti a Palermo, accordando loro la riduzione anzidetta sul prezzo degli abbonamenti normali, colle stesse validità ammesse per il personale della Rete Sicula; ma con percorrenza sulla Palermo-Trapani limitata a 35 chilometri.

A proposito di questi biglietti che riusciranno di sicuro giovamento ad una parte considerevole del personale sociale che potrà fruirne, il Ministero dei Lavori Pubblici fece raccomandazioni alle due maggiori Reti continentali affinchè volessero possibilmente adottare analogo provvedimento a favore del proprio personale, in considerazione anche che le notizie avute dalle ferrovie estere che hanno consentito una simile facilitazione al loro personale sono perfettamente soddisfacenti.

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno riconosciuto che trattasi di una questione la quale è molto complessa per i molti punti di vista dai quali dev'essere considerata, e soprattutto per gli inconvenienti che possono derivare nel servizio degli agenti e per le difficoltà e gli oneri che ne scaturirebbero per le Società ferroviarie. Esse pertanto hanno osservato che le condizioni ferroviarie dell'esercizio delle ferrovie della Sicilia e l'importanza e le esigenze del servizio, sia per il numero degli agenti formanti gli Uffici centrali e sia per la loro ubicazione rispetto alle stazioni ferroviarie, sono troppo diverse da quelle delle due Reti continentali, perchè queste possano estendere al proprio personale la facilitazione sovraindicata. Hanno poi notato che, volendosi adottare il provvedimento in questione, gli orari dei treni dovrebbero in certa misura essere adattati, non più ai bisogni generali, ma all'orario di servizio dei vari agenti, orario che è poi variabile secondo le diverse categorie, e che perciò, ed anche perchè in certe ore sarebbero da prevedersi insufficienti i treni ordinari, le Amministrazioni si troverebbero costrette ad effettuare in perdita, treni appositi per i viaggi dei propri agenti. Altre considerazioni fanno le due Società interessate circa gli inconvenienti che potrebbero essere causati dall'accidentale mancata partenza col treno utile per entrare in servizio e dai ritardi dei treni.

È fuori dubbio che le ragioni messe avanti dalla Mediterranea e dall'Adriatica hanno un serio fondamento.

> <
Nuove tabelle del personale per le riduzioni ferroviarie.

Nei giorni 12, 13 e 14 del corrente mese si riunirono presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate i rappresentanti delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico e quelli dell'Ispettorato medesimo per prendere accordi per la pubblicazione delle nuove tabelle dei personali delle Amministrazioni dello Stato ammessi a fruire delle riduzioni ferroviarie in base alla concessione speciale C.

Definite nella conferenza le controversie esistenti in ordine a talune tabelle del Ministero della Real Casa (Personale delle Regie Istituzioni Palatine Pugliesi); esaminate e risolte favorevolmente talune domande del Ministero della Marina, e presa nota delle varianti proposte da altri Ministeri in conseguenza di modificazioni d'organici, ultimamente approvate, si sono licenziate per la pubblicazione tutte le tabelle dei vari Ministeri, le quali saranno fatte stampare e pubblicare a cura della Mediterranea.

— Coll'occasione i premenzionati delegati governativi e sociali hanno esaminato, e prese di comune accordo su di esse le decisioni del caso, numerose domande presentate da Sodalizi di Carità per essere ammessi al beneficio delle concessioni speciali VI e VII, di fruire, cioè, della tariffa differenziale con ribasso dal 40 al 60 per cento, a seconda della distanza, per i viaggi in ferrovia.

> <
*La stazione di Alba
 in servizio cumulativo colla Sardegna.*

In seguito a proposta della Mediterranea, il Ministero dei Lavori Pubblici ha con suo recente decreto disposto che la stazione di Alba, dalla quale si effettuano abbastanza frequenti trasporti in destinazione della Sardegna (trasporti che attualmente deve appoggiare ad Alessandria pel ricarteggio), venga ammessa al servizio cumulativo ferroviario marittimo colla Sardegna.

> <

Stazione di Firenze S. M. Novella.

La Società Adriatica ha presentato 4 diversi progetti per la sistemazione definitiva della stazione di Firenze S. Maria Novella.

> <

Stazione di Prato.

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione la convenzione stipulata con la Provincia di Firenze e col Comune di Prato per l'esecuzione dei lavori nella stazione di Prato.

> <

Ferrovie della Sicilia.

(Acquisto di locomotive).

In seguito a gara internazionale indetta dalla Società per le Ferrovie della Sicilia per la fornitura di 15 locomotive, la Società delle Ferrovie Sicule ha proposto al Governo di accettare l'offerta della Ditta Ansaldo di Sampierdarena. Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla proposta delle Sicule.

> <

Biglietti di andata e ritorno.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, corrispondendo alla domanda fatta dal Comune di Pizzo, ha dato disposizioni perchè, a partire dal 1° marzo p. v., abbiano ad essere posti in distribuzione biglietti di andata e ritorno fra quella stazione e Catanzaro-Sala, ai prezzi seguenti: L. 11.40 per la prima classe, L. 8 per la seconda classe e L. 5.05 per la terza classe.

— Ci risulta che l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda ha interessato la Società esercente la Rete Adriatica per l'istituzione di altri biglietti di andata e ritorno festivi per gli scali lacuali, in aggiunta a quelli già esistenti.

A questo proposito ci consta che l'Adriatica, in vista che havvi un certo movimento di passeggeri pel Garda, dalle stazioni di Padova, Vicenza, Rovato, Treviglio e Mantova e viceversa, ha accolto la domanda anzidetta, limitatamente però per le corrispondenze da e per le dette stazioni, ed all'uopo ha presentato regolare proposta al Ministero dei Lavori Pubblici.

I biglietti, dei quali trattasi, avrebbero la validità normale degli andata e ritorno ed i relativi prezzi, per quanto riguarda il percorso adriatico, presenterebbe una riduzione del 45 per cento sulla tariffa media dei treni diretti ed omnibus.

— In seguito a domanda del Municipio di Conselice, l'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi, dalla stazione di San Patrizio a quella di Massa Lombarda.

> <

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere in materia di *Consorzi stradali*: « Del Consorzio per la costruzione di una strada comunale non può essere chiamato a far parte un Comune, solo perchè un tratto di essa scorra sul suo territorio, quando risulti che dalla costruzione della strada il Comune non ritragga alcun vantaggio apprezzabile.

« Accolto il reclamo contro l'inclusione di un Comune nel Consorzio, deve proseguire l'istruttoria per la costituzione del Consorzio stesso fra gli altri Comuni, e per la conseguente approvazione del riparto della spesa, la

quale deve essere data con vera e propria decisione della Giunta provinciale amministrativa, e non con semplice deliberazione di carattere consultivo ».

> <

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In conformità ad una sentenza della Cassazione, in materia di *espropriazione per utilità pubblica*, le spese di documentazione necessarie per esigere le indennità di esproprio, come, ad esempio, per giustificare la proprietà degli stabili e l'inesistenza su di essi di vincoli reali, sono a carico dell'espropriante.

— In materia di *Appalti*, la Corte d'Appello di Roma ha recentemente sentenziato quanto appresso in una causa promossa dalla Ditta Borrelli contro il Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione generale dei Ponti e Strade:

« Per stabilire, con una retta interpretazione dell'articolo 33 del Codice di procedura civile, a chi spetti risolvere la contestazione rimasta insoluta dopo l'annullamento del lodo arbitrale, occorre avere presente la differenza che intercede fra l'ipotesi di un semplice compromesso e quello della clausola compromissoria. Mentre nella prima, annullato il lodo e con esso il compromesso, vengono meno il giudice e la speciale competenza degli arbitri, e riprendono il loro impero il diritto comune e l'ordinaria giurisdizione dell'Autorità giudiziaria, nella seconda invece, tolto di mezzo il lodo ed il compromesso, rimane la clausola compromissoria e persiste, per la volontà continuativa delle parti, la giurisdizione arbitrale. Alla prima ipotesi è quindi applicabile il disposto del citato articolo di legge, ma non alla seconda.

« Laonde, annullato il lodo emesso per effetto della clausola compromissoria contenuta nel Capitolato generale per gli appalti dei lavori dello Stato, devono le parti rinviarsi ad un nuovo Collegio arbitrale, da formarsi ai sensi dell'art. 43 del Capitolato stesso ».

> <

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Giuseppe Fehl, di Genova, ha presentato il progetto e la domanda per ottenere la derivazione d'acqua dal torrente Borbera, in provincia di Alessandria, ed interessante i Comuni di Albera Ligure, Cabella Ligure e Carrega, allo scopo di generare forza motrice per mezzo dell'elettricità ed attivare una tramvia che, partendo da Serravalle, metta ad Albera Ligure, frazione di S. Martino. La quantità di acqua da derivarsi, che si raccoglierebbe poi in un bacino artificiale presso Rosano, sarebbe di 1500 litri al 1". Dal bacino, con un canale lungo m. 6200, si formerebbe un salto in condotta forzata di m. 121.50, capace di sviluppare 2429 cavalli dinamici. La superficie del bacino progettato avrebbe, al pelo d'acqua massimo, 498,000 metri quadrati ed una capacità di metri cubi 4,450,000 di acqua utilizzabile.

La spesa per la costruzione di questa importante opera viene preventivata in L. 2,500,000.

— L'ing. Mario Accati, di Torino, ha presentato anch'esso il progetto e la domanda intesa ad ottenere la concessione di un canale da derivarsi dalla sponda sinistra della Dora Baltea, sul territorio di Carema a valle del ponte metallico della ferrovia Ivrea-Aosta, colla portata di mc. 20, e da costruirsi in seguito sui territori di Carema, Cesnola e Settimo Vittone, allo scopo di ottenere forza motrice, in salto unico, e con condotta forzata, sulla sponda sinistra del fiume stesso a monte del ponte in muratura fra Settimo e Tavagnasco, ottenendosi così la notevole forza di 6045 cavalli nominali.

La spesa per l'esecuzione di quest'opera è stata preventivata in L. 1,800,000.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.*(Affari trattati nell'adunanza del 12 febbraio 1904).*

Effettuazione di un esperimento di vetture automotrici a vapore, sistema Purrey, sulla linea Roma-Viterbo.

Proposta per la concessione di compensi alla Ditta Parodi, assuntrice dei lavori per l'impianto del servizio merci a P. V. nell'area ex-Frova, in stazione di Sampierdarena.

Progetto per l'ampliamento della stazione di Pontedecimo.

Aggiudicazione della fornitura di 6 locomotive-tenders per la Rete Sicula.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Kohler, e costituenti il lotto C delle opere di approdo dei ferry-boats nel porto di Reggio Calabria.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Vitali e costituenti il lotto C delle opere di approdo dei ferry-boats nel porto di Messina.

Atti di collaudo e liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Villanti per l'ampliamento della stazione di Barcellona, sulla linea Messina-Cerda.

Approvazione, agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità del progetto per l'ampliamento e la sistemazione del deposito locomotive e per l'impianto della condotta d'acqua del Serino, nella stazione di Avellino.

Proposta per costruire una briglia in muratura attraverso il torrente Cervaro, in corrispondenza del chilometro 52.003 della linea Foggia-Napoli.

Convenzione col signor Bubbi, per eseguire alcune opere in fregio alla ferrovia Genova-Pisa.

Convenzione col signor Micorsi, per la concessione di fare un deposito di legnami, a distanza ridotta dalla ferrovia Udine-Pontebba.

Convenzione col signor Guiducci, per la concessione di appoggiare un'edicola ed una vetrina in ferro al viadotto di Sampierdarena, sulla linea Genova-Ventimiglia.

Domanda della Ditta Torriani, per il condono della multa inflitta per ritardata ultimazione dei lavori per la fornitura e posa in opera di una tettoia metallica per la stazione di S. Vito d'Otranto.

<

Ferrovie del Mediterraneo.*(Contratti approvati).*

Nell'adunanza tenutasi il giorno 19 andante in Milano dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Fratelli Viganò di Milano, per costruzione di un sottopassaggio per le partenze in stazione di Milano Centrale.

Colla Ditta Ghiano Lorenzo di Orbassano, per lavori di difesa, con buzzoni, delle sponde del ponticello al chilometro 33.212 della linea Airasca-Cavallermaggiore.

Col Colorificio Italiano di Milano, per ricoloritura delle impalcature metalliche sul rio Boasca, sul rio San Germano, sulla Dora a Montestrutto, sui rami del Lys e sulla Dora a Campagnola, lungo la Ivrea-Aosta.

><

Ferrovie dell'Adriatico.*(Contratti presentati all'approvazione).*

La Società esercente la Rete Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sotto descritte per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Pietro Tugnoli, per l'esecuzione dei lavori di rialzamento della linea Treviso-Motta fra i km. 29 e 30.

Ditta Emanuele Manniello, per l'esecuzione delle opere in legname occorrenti per la sistemazione delle officine del materiale mobile di Bologna.

Ditta Giuseppe Soncini, per l'impianto delle fosse e degli apparecchi idraulici per il ricambio delle sale montate delle locomotive nella stazione di Verona Porta Vescovo.

Ditta Waggonfabrik Gebr. Hofmann, per la fornitura di 12 carrozze AABRc con freno.

Società Italiana E. Breda, per la fornitura di 25 carrozze AABRc senza freno e di 8 carrozze CTC con freno.

Officine meccaniche di Saronno, per la fornitura di 13 carrozze AABRc con freno e di 20 carrozze CTC con freno.

Officine Nazionali di Savignano, per la fornitura di 10 carrozze CTC con freno.

Ditta Ganz. e C., per la fornitura di 5 carrozze ABic con freno e di 5 carrozze ABIVc con freno.

Ditta Pasquale Piccioni, per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Silvi.

><

Proposte di nuovi lavori*presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.***RETE MEDITERRANEA:**

Sgombro e sistemazione della frana al km. 41.332-41.352 fra le stazioni di Sora e di Balsorano, sulla linea Roccasecca-Avezzano, per L. 3000.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione delle sale di aspetto e dei locali di servizio del fabbricato viaggiatori della stazione di Figliolo, per L. 3430.

Impianto del binario parallelo a quello esistente lungo la banchina della darsena in stazione di Ravenna, per L. 19,600.

Consolidamento del rivestimento in pietrame a secco della scarpa della linea Bologna-Otranto fra i km. 196 e 197 e costruzione di una scogliera fra i km. 196.860 e 196.960, per L. 11,200.

Impianto di un binario tronco per le merci nella stazione di Pepoli, per L. 2000, oltre il materiale d'armamento.

Lavori di ripristino sulla ferrovia Roma-Orte e costruzione di una scogliera a difesa contro le corrosioni del Tevere, al km. 42, per L. 24,000.

Lavori nelle stazioni di Lecce, Sondrio e Chiavenna necessari per l'impianto delle officine di carica delle batterie stazionarie e mobili di accumulatori per l'illuminazione elettrica delle stesse e delle vetture automotrici e rimorchiate, per L. 6300.

><

Proposte di nuovi lavori approvate*dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.***RETE MEDITERRANEA:**

Rifacimento in acciaio di m. 1154 di binario nella stazione di S. Giovanni a Teduccio, per L. 34,640.

Riduzione a cisterna del pozzo al casello N. 29 della linea Milano-Pavia, per L. 470.

RETE ADRIATICA:

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie, su m. 1615 di binario di corsa, fra i chilometri 135.691 e 137.913 della linea Roma-Firenze, per L. 4035.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie, su m. 480 di binario fra i km. 206.278 e 206.758 della linea Ancona-Foggia, per L. 670.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio, su m. 2640 di binario fra i km. 192.224 e 194.864 della linea Bologna-Ancona, per L. 7730.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio, su m. 2575 di binario fra i km. 380.863 e 383.438 della linea Ancona-Foggia, per L. 7730.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio, su m. 2607 di binario fra i km. 136.554 e 138.552, e fra i km. 139.224 e 140.234 della linea Orte-Falconara, per L. 6480.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio, su m. 396 di binario fra i km. 139.550 e 139.946 (in galleria Carrito), sulla linea Roma-Sulmona, per L. 1180.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie, su m. 1140 di binario fra i chilom. 41.047 e 42.487 della linea Bologna-Pistoia, per L. 2810.

Aggiunta di traverse con relative piastre di appoggio e caviglie, su m. 6312 di binario fra i km. 117.109 e 123.421 della linea Orte-Falconara, per L. 15.912.

Impianto del segnalamento a campana, sistema Siemens-Halske, sul tratto Rimini-Ancona, per L. 68.000.

RETE SICULA:

Acquisto di materiali metallici di armamento, occorrenti per la manutenzione dei binari e degli scambi, per L. 112.400.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta dell'Adriatica di proroga a tutto il corrente anno 1904 della concessione accordata alla Ditta Gioachino Wiel per trasporti di legname da Belluno a Venezia, ferme le condizioni già vigenti;

2) Proposta dell'Adriatica di accordare alla Società Italiana degli Alcool di trasportare, alle stesse condizioni già pattuite per altri analoghi trasporti, 500 quintali di granone avariato da Milano a Venezia;

3) Proposta della Mediterranea per concessione al Cotonificio di Vergiate E. Krumm e Comp. di effettuare i suoi trasporti a carro completo di almeno 2500 tonnellate di filati e tessuti di cotone da detta stazione per quelle di Legnano, Crusinallo ed Omegna, e di altre 500 tonnellate per Milano, nonchè le casse vuote che dalle medesime località vengono rispediti a Vergiate, coll'abbuono del 10 per cento sui prezzi normali di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso per i trasporti da e per Legnano, Crusinallo ed Omegna, e coll'abbuono del 5 per cento per i trasporti da e per Milano, carico e scarico a cura e spese del Cotonificio. La concessione è valida fino al 30 giugno 1905;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta G. Carraro e Comp. di trasportare, dal 1° gennaio al 31 dicembre 1904, da Venezia Marittima, non meno di tonn. 2000 di carbon fossile in destinazione di Massalombarda e 100 in destinazione di Castelbolognese, al prezzo speciale di L. 7 la tonnellata, carico e scarico a cura delle parti;

5) Proposta della Mediterranea di rinnovazione alle stesse condizioni, fino a tutto giugno 1905, della concessione accordata alla Ditta Biagio Fittipaldi per trasporti di sale da Spezzano-Castrovillari a Montesano;

6) Proposta dell'Adriatica, per la quale la concessione accordata alla Ditta G. Silva per trasporti di carbone fossile da Venezia Marittima a Massa Lombarda è rinnovata alle stesse condizioni a tutto giugno 1905.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Una viva agitazione si è manifestata tra le popolazioni interessate alla costruzione della ferrovia da Alessandria ad Ovada, a proposito del tracciato di questa ferrovia. A studiare il quesito, tenendo conto delle ragioni di coloro che sostenevano piuttosto l'uno o l'altro tracciato, e di tutti i coefficienti che possono determinare la scelta fra i due, il Ministero dei Lavori Pubblici aveva mandato sul luogo i comm. Crosa, Rota e Zocchi, i quali hanno steso la loro relazione, che fu presentata al Ministro.

Ferrovie nel Cadore. — Presentata dall'on. Palatini, è stata ricevuta dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, una Commissione di rappresentanti del Cadore, per chiedere il prolungamento della ferrovia da Belluno fino all'altipiano lungo il Piave, toccando Longarone e Perarolo, ferrovia di alto interesse seconómico e strategico.

L'on. Ministro, sulla base dei dati offerti dalla Commissione, non ha esitato a riconoscere la notevole importanza della ferrovia stessa.

Soggiunse però che le condizioni generali del Paese e del bilancio sconsigliavano assolutamente la presentazione di una legge di speciale favore per quella linea, quindi la necessità di mantenersi nell'ambito delle leggi vigenti.

E, con questa limitazione, egli promise l'appoggio suo e del Governo, così in ordine al più alto contributo, come in ordine alla più pronta spedizione delle pratiche amministrative.

Tutto ciò a condizione che la regione, con serietà di propositi e con elevati contributi, renda possibile la costruzione della linea secondo il tipo compatibile coi mezzi disponibili e in relazione all'entità del movimento.

Ferrovia Fabriano-Urbino. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole alla proposta dell'Adriatica per istituire il sistema economico sugli 80 chilometri di ferrovia che uniscono Fabriano ad Urbino, a condizione però che alle due coppie esistenti nei due sensi ne sia aggiunta una terza.

Ferrovia Circumvesuviana elettrica. — Un R. Decreto autorizza la trasformazione a trazione elettrica del tronco Napoli-Valle di Pompei, della ferrovia Circumvesuviana.

Ferrovia Poggiorusco-Bologna-Verona. — Dalle provincie di Bologna e di Verona è stata presentata domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Poggiorusco a Verona, con un sussidio annuo di L. 12.000 al chilometro per 70 anni, da cedere a qualche Impresa, dichiarandosi pronte le provincie stesse ad assumere anche l'esercizio del tronco già aperto al pubblico da Bologna a Poggiorusco, a patti da convenirsi.

Ferrovia della Val Brembana. — Costituita definitivamente la Società anonima per l'esercizio della nuova ferrovia elettrica di Val Brembana, di cui diedimo notizia nel precedente numero, l'ing. Gianfranceschi, autore del progetto, ha dato le disposizioni perchè i lavori siano subito iniziati su tutta la linea.

Una ferrovia interna a Milano. — A proposito dell'Esposizione 1905, differita al 1906, si studiò il miglior sistema di trazione per congiungere il tratto (circa un chilometro) fra il Parco e la Piazza d'Armi.

Una speciale Commissione, fra 6 progetti presentati, ha ora scelto un sistema di ferrovia a trazione elettrica monofase elevata su viadotto, in legno, lungo la strada, dove il viadotto avrà carattere di provvisorietà, ed in ferro nella parte gettata attraverso la stazione di smistamento.

Ferrovia elettrica Lecco-Valsassina. — In una recente assemblea tenuta presso la Camera di Commercio di Lecco fu concretato un progetto di massima per una linea a trazione elettrica Lecco-Valsassina secondo lo

schema presentato ed illustrato dall'ing. Luigi Milesi, e fu nominato un Comitato con l'incarico di studiare un progetto definitivo e di fare le pratiche necessarie per attuarlo.

Ferrovia elettrica Amandola-Tolentino. — Si tenne ultimamente a Caldarola (Macerata) una riunione dei rappresentanti dei Comuni di Tolentino, Belforte, Camporotondo, Sarnano, Cessapalombo e Serrapetrona, allo scopo di nominare il Comitato esecutivo che deve promuovere l'agitazione necessaria a redigere il progetto di una ferrovia elettrica Amandola-Caldarola-Tolentino, la quale costituirebbe, nel tratto Amandola-Caldarola, un primo tronco della gran linea Subappennina, e nell'altro, Caldarola-Tolentino, un primo tratto della Chiento-Nerina.

Tronco Termini-Trastevere. — Il progetto di massima del tronco ferroviario di allacciamento delle stazioni di Termini e di Trastevere, è ora compiuto.

Il progetto fu subito comunicato al Municipio per l'esame in quanto concerne la viabilità, e quindi trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che ne farà l'esame a Sezioni riunite.

Siccome le riunioni plenarie del Consiglio Superiore si tengono una volta al mese e la più prossima seduta ordinaria cadrebbe il 15 marzo, così, per affrettare le deliberazioni al riguardo, il Consiglio Superiore sarà convocato in adunanza straordinaria.

Ferrovie ad esercizio economico. — Il Re ha firmato i Decreti che autorizzano l'esercizio economico limitato ai viaggiatori, bagagli, cani e biciclette, sulle linee ferroviarie: Lecco-Otranto, Zollino-Gallipoli, Casarsa-Spilimbergo, Sicignano-Lagonegro.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 febbraio 1904.* — Nella decade 1°-10 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,385,890, con un aumento di L. 205,893.95 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 febbraio 1904 si ragguaglia a L. 102,127,204, presentando un aumento di L. 3,605,612.10 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tram elettrico a Brescia. — Il Comune di Brescia sta studiando una riforma ed un ampliamento del servizio tramviario mediante trazione elettrica. Ora si è costituito un apposito Comitato, col quale si vorrebbe estendere il servizio per la linea di Cellatica e Gussago, facendola così diventare un'appendice delle linee suburbane.

Tram Lucca-Monsummano. — Scrivono da Lucca che in quei pressi si trovano ora diversi ingegneri della Ditta Siemens per completare gli studi di detta linea tramviaria e per l'ubicazione delle officine per lo sviluppo dell'energia elettrica.

Notizie Ferroviarie Estere

La ferrovia transiberiana e la guerra. — L'attenzione degli scrittori militari è rivolta nel momento presente sul funzionamento della ferrovia transiberiana, la quale costituisce la vera incognita nell'attuale conflitto. Dal suo funzionamento dipende il munizionamento e l'approvvigionamento dell'esercito russo della Manciuria.

Il critico militare del *Daily Telegraph* esaminò la potenzialità necessaria di questa via di comunicazione. Egli nota che soltanto per mantenere costante il numero attuale di forze combattenti russe e per riparare ai danni materiali, occorre inviare settimanalmente non meno di 5000 uomini, e ciò senza considerare il caso di una possibile epidemia. Potrebbe, dice il corrispondente, la ferrovia transiberiana bastare a ciò? Il critico dimostra che i treni transiberiani non possono portare più di 240 uomini ciascuno, perchè si deve tener conto non solo della lunghezza della linea,

ma del bisogno di provvedere ad ogni necessità degli uomini trasportati almeno per un mese. Fino a 15 giorni fa passavano per la linea transiberiana tre treni al giorno per mancanza di materiali. Ora, trecento locomotive e qualche migliaio di carri furono racimolati un po' dappertutto nella Russia ed inviati lungo la grande linea; si possono così fare 11 treni, dei quali uno è militare, e gli altri per la cavalleria e le munizioni, i foraggi, ecc. Lo scrittore militare conclude col dire che un grande avvenimento sarà se la ferrovia potrà bastare ai bisogni delle forze attuali, ma non è possibile fare assegnamento sopra di essa, anche se non venisse interrotta, per mandare in Manciuria nuove forze. I generali russi possono dunque fare assegnamento soltanto sull'Autorità militare e sulle milizie locali che si trovano in Manciuria e nella regione Amour.

Queste conclusioni sono in certo modo la conferma delle notizie diffuse a Pechino dall'ufficio d'informazioni, segreto, inglese. Gli informatori assicurano che la ferrovia transiberiana è in condizioni disastrose. Grandi masse di merci ed approvvigionamenti si ammonticchiano nelle stazioni e gli agenti ferroviari non sanno dove metterli. Le Autorità militari perdono la testa. I briganti della Manciuria sono diventati di un'audacia straordinaria, ed hanno iniziato contro i russi una guerriglia sommamente pericolosa. I comandanti russi hanno avuto l'ordine di agire contro questi briganti colla massima severità.

Notizie Diverse

Lo scalo di Venezia. — Nel quinquennio 1898-903 il movimento delle merci imbarcate e sbarcate è salito da 1,353,000 tonn. ad 1,830,000. Del movimento totale otto decimi si effettuarono nel bacino della stazione marittima e lungo le banchine ferroviarie di Santa Maria e S. Basilio, ove le quantità di merci sbarcate salirono da tonn. 932,000 a 1,444,000; diedero i maggiori contingenti i cereali, i carboni ed i concimi chimici. I silos manipolarono nel 1903 ben 140,000 tonn. di cereali su 260,000 arrivate in porto, e se ne dimostra necessario l'ampliamento.

Insufficienti del pari si mostrano già i magazzini, i binari, l'attrezzamento della banchina per l'aumento di traffico superiore alle previsioni, e su questo fatto va richiamata l'attenzione non solo delle Autorità locali, che già ne sono preoccupate, ma delle regioni interne ed adriatiche che se ne servono.

Il movimento ferroviario delle due stazioni di Venezia crebbe pure nel 1903 di tonn. 68,700. Le merci principali in partenza sono i cereali, i minerali e i concimi chimici, il carbone; seguono vino, cotone, legname, petrolio; l'aumento del cotone è notevole, e dovuto al miglioramento delle comunicazioni marittime con l'America e le Indie: da 19,000 salì in un triennio a 30,000.

Il traffico di transito per l'estero è esiguo relativamente all'importanza che potrebbe assumere se disponesse di migliori tariffe; è però notevole la ripresa dei carri di merce mista dalla Svizzera per Venezia appena che venne ripristinata la linea di navigazione per le Indie, e l'arrivo dalla Pontebba dei legnami destinati all'Egitto, che sarebbe anche maggiore se la Navigazione Generale potesse accordare maggior spazio sui suoi piroscafi.

Negli scambi coll'estero prevalgono i cereali, 40,000 sopra 60,000 tonnellate, e nel riparto del transito di confine prevale il Brennero per circa la metà e per quasi il quarto il Gottardo.

Anche Venezia dunque risorge, ma reclama sia provveduto ai suoi bisogni, ed è bene ricordare che questi frutti si devono per la maggior parte alle iniziative locali ed all'Adriatica, che le ha validamente assecondate.

Servizio pubblico di automobili. — E' pervenuto al Ministero dei Lavori Pubblici un completo progetto per l'impianto di un esteso e regolare servizio pubblico disimpegnato da veicoli automobili.

Il progetto si propone di sostituire il servizio dei corrieri per il trasporto dei viaggiatori, poste, bagagli e cani a traino per le merci; collegare i Comuni montani con le teste di linee ferroviarie, e queste fra di loro; stabilire un servizio di viaggiatori, poste, bagagli e merci, ove per la loro affluenza sia reso necessario l'impianto di una ferrovia o tram elettrico, fino a che si l'una che l'altro siano in esercizio; essere ausiliario delle ferrovie e tramvie ove non si possa attivare maggior numero di treni, costituendo per la Società più una perdita che un utile, stabilire un servizio ove la costruzione di una ferrovia ridotta o tram a vapore sarebbe troppo costosa in confronto dell'utile che ne trarrebbe.

Esposizione generale di elettricità a Varsavia. — E' visibile presso le Camere di Commercio del Regno il programma col regolamento relativo di tale Esposizione, che si terrà a Varsavia nel prossimo settembre.

Il termine per la presentazione delle domande d'ammissione scade col 1° dell'imminente marzo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (25 febbraio, ore 12, miglioramento di ventesimo. — Appalto dei lavori d'ordinaria manutenzione per 5 anni, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, della strada provinciale Aurelia Tr. 1, da Porta Cavalleggeri al termine miliare 23°, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 18.55 0/0 sul canone annuo di L. 15,770, e cioè per L. 13,659,17. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Ferrara (26 febbraio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di riordino della difesa frontale all'argine destro di Po in Frollo Piacentina, Comune di Copparo, per L. 61,830. Consegna lavori 150 giorni. Fatali 23 febbraio. Dep. provvisorio L. 3000.

Municipio di Gallarate — Milano — (26 febbraio, ore 14). — Appalto delle forniture occorrenti per conservare in stato di completo e regolare servizio le opere esterne del capoluogo di Gallarate e sue frazioni di Arnate e Cedrate, per un periodo di anni 5, dal 1° aprile 1904 al 31 marzo 1909, pel canone annuo di L. 10,009.89. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 1000.

Congregazione di Carità di Marcianise — Salerno — (27 febbraio, ore 10, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di restauro e sistemazione dell'Ospedale di pertinenza della suddetta Congrega, per L. 49,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 20.20 per 100. Dep. provvisorio L. 2500. Dep. spese L. 1000. Cauzione L. 4900.

Amministrazione Provinciale di Caserta (27 febbraio, ore 11). — Appalto del mantenimento della strada provinciale di Sora, primo tratto, compresa fra la congiungente le sponde dei due marciapiedi in giro al quadrivio di Caianello ed il quadrivio di Roccasecca, di m. 50,421, escluso il tronco nell'interno di Cassino, per annue lire 23,000. Dep. provv. L. 2000. Cauz. 2/3 del canone annuo.

Società Mandamentale del Tiro a Segno Nazionale di Velletri — Roma — (28 febbraio, ore 16). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo campo di tiro in contrada Colle Giorgi, per complessive L. 25,444.77, e cioè L. 6304.89 per la strada d'accesso e L. 13,747.18 per le opere d'arte e i lavori di terra, e L. 5392.70 per i fabbricati ed opere murarie. Dep. provv. L. 500. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Viterbo — Roma — (29 febbraio, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione delle strade interne, provvisoriamente aggiudicato prima col ribasso del 25.35 0/0 su annue L. 20,000, e cioè per L. 14,530 e quindi in grado di ventesimo per L. 13,803.50, nonchè per i lavori di manutenzione delle strade esterne, provvisoriamente aggiudicato prima col ribasso del 28.50 0/0 sul canone annuo di L. 50,000, e cioè per L. 35,570 e poi in grado di ventesimo per L. 33,962.50.

Municipio di Bagheria — Palermo — (29 febbraio, ore 12, secondo inc.). — Appalto dei lavori per il riconcio e sistemazione in quel Comune del corso Butera, via Santa Flavia, via Sotto l'Arco, via Bardaio, vicolo Re, per L. 15,000. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 200.

Direzione del Genio Militare di Roma (29 febbraio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una scuderia in muratura nel Poligono d'Artiglieria in Nettuno, per L. 13,500. Cauzione L. 1350.

Deputazione Provinciale di Avellino (5 marzo, ore 11, unico def.). — Appalto della manutenzione per cinque anni della strada Cerreto, tronco della nazionale delle Puglie alla stazione ferroviaria di Ariano, di metri 3337.80, per annue L. 2014.68. Deposito provv. L. 500.

Municipio di Crocetta Trevigiana — Treviso — (3 marzo, ore 10). Appalto della costruzione d'un cimitero in Nogarè di quel Comune, per L. 6600. Dep. provv. L. 400.

Municipio di Augusta — Siracusa — (5 marzo, ore 11, 2°). — Appalto della sistemazione della via P. Umberto, per L. 60,577.07. Fatali 25 marzo, ore 12.

Municipio di Melissa — Catanzaro — (5 marzo, ore 11, 2°). — Appalto dei lavori di consolidamento alla viabilità obbligatoria comunale Melissa, stazione ferroviaria, per L. 24,000. Cauz. L. 2500. Dep. provv. L. 1000.

Deputazione Provinciale di Udine (7 marzo, ore 14, unico def.). — Appalto della manutenzione del ponte in legno sul Tagliamento, lungo la strada provinciale maestra d'Italia, di m. 992, per il quinquennio 1904-1908, per complessive L. 57,500, e cioè per annue L. 13,500. Dep. provv. L. 1300. Cauz. 1/5 canone annuo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dell'Arsenale di Spezia (3 marzo, ore 11, unico def.). — Fornitura di randace e randacette d'ottone, per complessive L. 12,170. Dep. L. 1200.

Direzione Officina Costruz. di Artiglieria di Torino (5 marzo, ore 9). — Fornitura di kg. 1214 di acciaio fuso in dischi, per utensili, a L. 2.20, L. 2670.80; kg. 1406 di acciaio fuso in lamiera, per utensili, a L. 1.80, L. 2530.80; kg. 1850 di acciaio fuso in blocchi, per stampi, a L. 2.20, L. 4070; kg. 9500 di acciaio fuso in verghe, per utensili, a L. 1.60, L. 15200. Totale L. 24,471.60. Cauz. L. 2448. Consegna 60 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale di Spezia (11 marzo, ore 11). — Fornitura di acciaio Martin-Siemens zincato e verghe profilate di ferro fino zincate, per complessive L. 49,674.69, in due lotti: 1° L. 28,612.60, dep. L. 2865 in Tesoreria; 2° L. 21,062.09, dep. L. 2110. Fatali 1° aprile, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Febbraio 13	Febbraio 20
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	» 466	459
» » Meridionali	» 719	710
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	» 458	458
» » (2ª »)	» 442	442
» » Secondarie Sarde	» 275	275
» » Sicule	» 700	700
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 354.50	351
» » Cuneo 3 0/0	» 380	380
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 99.50	99.80
» » Mediterranee 4 0/0	» 506.50	503
» » Meridionali	» 355.50	353.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	313
» » 2ª emiss.	» 309	318
» » Sarde, serie A.	» 368	368
» » serie B.	» 368	368
» » 1879	» 368	368
» » Savona	» 380	380
» » Secondarie Sarde	» 510	505
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 514	513
» » Tirreno	» 512	510
» » Vittorio Emanuele	» 375	374

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 21 al 31 Gennaio 1904. — 21^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	0 0	1065 1065	1065 1056	0 9
Viaggiatori	1,404,508.00	1,390,171.07	+ 14,334.93	52,753.00	52,074.58	+ 678.42
Bagagli e cani. . . .	75,803.00	70,181.05	+ 5,621.95	1,122.00	976.80	+ 145.20
Merci a G. V. e P. V. acc.	455,358.00	396,661.73	+ 58,696.27	16,369.00	11,221.12	+ 2,147.88
Merci a P. V.	2,304,520.00	2,089,458.81	+ 215,061.19	85,484.00	74,210.16	+ 11,273.84
TOTALE .	4,240,187.00	3,946,472.66	+ 293,714.34	155,728.00	141,482.66	+ 14,245.34

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 31 Gennaio 1904.

Viaggiatori	35,322,445.00	34,637,703.68	+ 684,741.32	1,638,671.00	1,599,941.65	+ 38,729.35
Bagagli e cani. . . .	1,760,122.00	1,682,898.10	+ 77,223.90	49,177.00	44,781.78	+ 4,395.22
Merci a G. V. e P. V. acc.	9,043,285.00	8,645,923.39	+ 397,361.61	342,851.00	322,630.34	+ 20,220.66
Merci a P. V.	47,702,685.00	45,625,520.77	+ 2,077,164.23	1,872,078.00	1,772,196.14	+ 99,881.86
TOTALE .	93,828,537.00	90,592,045.94	+ 3,236,491.06	3,902,777.00	3,739,549.91	+ 163,227.09

Prodotto per chilometro.

della decade	890.80	829.09	+ 61.71	146.22	132.85	+ 13.37
riassuntivo	19,711.88	19,013.94	+ 697.94	3,664.58	3,541.24	+ 123.34

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

A N N U N Z I



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tiresonde) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					OSSERVAZIONI.		
punti controidicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4)			PARIGI (5)				
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità		
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni		
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni		
Genova (id. id.)	188 25	136 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni		
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—		

ANDATA					Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Monconisio.					RITORNO				
STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAIRE EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI		1 ^a e 2 ^a CLASSE				
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)		9 — a.	10 — a.	(*)	2 30 p.	(**)	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)		8 50	14 57	—	Lusso	—
Douvres (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		11 05 a.	—	11 — a.	—	11 — p.	11 — p.	Roma		14 30	23 10	—	—	—
Calais (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		12 20 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze		21 10	6 10	—	—	—
Maritime (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	—	2 34 p.	—	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi		7 —	—	—	—	—
Calais-Ville (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 15 p.	—	3 — p.	—	1 50 a.	1 — a.	Ancona		20 25	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 30 p.	—	3 06 p.	—	1 56 a.	—	Bologna		1 35	10 30	—	—	14 20
Folkestone (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Alessandria		11 25	19 42	—	—	20 55
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Torino		13 10	22 41	—	—	23 —
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Brindisi		8 50	—	—	—	9 42
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Napoli		8 50	—	—	—	23 15
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Roma		14 10	—	—	—	8 —
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Livorno		21 15	—	—	—	13 20
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Firenze		20 —	—	—	—	12 5
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Pisa		23 5	—	—	—	14 43
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	San Remo		19 10	—	—	—	10 1
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Genova		2 50	—	—	—	19 18
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Torino		7 31	—	—	—	23 —
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Venezia		—	—	—	—	14 —
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Milano		—	—	—	—	20 30
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Novara		—	—	—	—	21 19
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Torino		—	—	—	—	23 15
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Torino		7 48	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Modane (ora franc.)		11 32 a.	—	—	—	3 24 a.
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Chambéry		3 2 p.	—	—	—	6 44 a.
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Aix-les-Bains		3 48 p.	—	—	—	7 18 a.
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Chamonix		9 51 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Evian		12 38 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Genève		1 55 p.	—	—	—	6 5 a.
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Dijon		12 4 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Paris-PLM (Buffet)		6 20 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Paris-Nord		7 09 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Paris-Nord (Buffet-Hôtel)		7 52 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Amiens (Buffet)		10 10 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Boulogne (Central)		11 54 a.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Boulogne (Buffet)		12 mer.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Folkestone		2 — p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Boulogne-Tintelleries		12 08 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Calais-Ville (Buffet)		12 05 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Calais (via l'ur. occ.)		12 50 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Maritime (Buffet)		1 30 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Douvres		3 5 p.	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (via l'ur. occ.) Arr. (Buffet)		1 50 a.	—	4 10 p.	—	2 39 a.	—	Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)		8 45 p.	—	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.B. Vagon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 8 pom. e da Parigi-Lione alle 10.35 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia a Milano e Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 30.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Calais a Parigi. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (O) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.-L.-M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

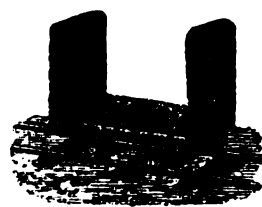
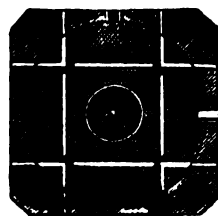
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

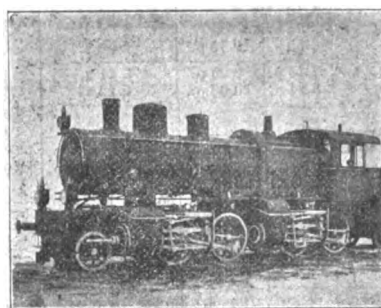


Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

IMPRESA B. KOHLER — SAVONA

FONDERIA ED OFFICINE DEL LETIMBRO

Costruzioni metalliche — Ponti e Tettele — Fondazioni pneumatiche — Tubi di ghisa fusi verticalmente — Accessori per conduttore di acqua e gas — Conduttore di grande diametro in acciaio dolce — Caldaie — Impianti industriali e per lavori pubblici.



FABBRICA ESTERA di LOCOMOTIVE

fra le più importanti e molto conosciuta in Italia per le sue importazioni, cerca **Rappresentanti** per le diverse provincie, residenti a Roma, Firenze, Milano, Torino, Bologna, per la vendita di Locomotive per Ferrovie secondarie, Tramvie, Officine e Industrie.

Scrivere alla Direzione del Monitore delle Strade Ferrate, Via Finanze, 13 — TORINO.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 90

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — Il problema ferroviario alla Camera. — La Società per le ferrovie della Sicilia e la relazione Saporito. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti) — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

Il problema ferroviario alla Camera

Nella seduta del 20 corrente si è svolta alla Camera la interrogazione dell'onorevole Guicciardini all'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici per conoscere quando intenda dare esecuzione all'ordine del giorno della Camera del 3 giugno 1903 sull'esercizio ferroviario.

L'onorevole TEDESCO rispose ricordando la mozione degli onorevoli Rubini e Sacchi, votata dalla Camera il 3 giugno 1903, con cui si invitava il Governo a presentare proposte concrete per l'esercizio delle ferrovie, e le sue risoluzioni per l'eventuale riscatto « al 30 giugno 1905 » delle Ferrovie Meridionali, della linea del Sempione e della ferrovia Ovada-Alessandria, ed a presentare un disegno di legge sulla contabilità e sul sindacato delle strade ferrate.

Ricordò altresì le dichiarazioni fatte alla Camera il 4 dicembre ultimo scorso dall'onorevole Presidente del Consiglio in ordine alla questione dell'esercizio delle ferrovie. Annunciò che in conformità di tali dichiarazioni egli ha già preparato i due disegni di legge sull'eventuale esercizio di Stato e sulla sorveglianza, sindacato e contabilità delle ferrovie.

Disse che è pronto anche un terzo disegno di legge, che contiene notevoli modificazioni ed aggiunte alle leggi organiche vigenti sulle ferrovie, e che, quando fosse approvato, avrebbe per conseguenza un'economia di almeno sei milioni di lire nell'esercizio delle ferrovie.

Dichiarò che, appena i tre disegni di legge siano deliberati dal Consiglio dei Ministri, egli li presenterà al Parlamento.

Quanto ai riscatti, osservò che il Governo attende le conclusioni della Commissione presieduta dall'onorevole Saporito, per ciò che concerne le ferrovie meridionali, si riserva di studiare il riscatto delle ferrovie del Sempione.

Circa la linea Ovada-Alessandria, il Ministro notò che, a termini dell'atto di concessione 4 aprile 1903, il Governo può esercitare la facoltà di riscatto dopo dieci anni dall'apertura all'esercizio della linea, di cui ancora non è cominciata la costruzione.

Concluse che il Governo fa del suo meglio per trovarsi,

quanto più è possibile, preparato alla scadenza delle Convenzioni ferroviarie, e non verrà meno al suo dovere di sottoporre in tempo utile al Parlamento le proposte per la risoluzione del complesso problema, a cui sono collegati supremi interessi della vita economica del Paese. (*Benissimo!*).

GUICCIARDINI disse che le ragioni addotte dall'onorevole Ministro non possono persuadere. Si tratta ancora di una promessa da attuare a poco meno di un anno dalla scadenza delle Convenzioni.

Una risposta simile poteva essere sufficiente un anno fa; poteva essere ancora giustificabile quando tre mesi fa il Governo si insediava. Oggi il Governo ha il dovere di dire al Parlamento quali sono i suoi propositi, ed occorrono proposte concrete.

Questo dovere nasce dal rispetto dovuto alle prerogative parlamentari, perchè non si deve porre il Parlamento di fronte al dilemma: o di approvare le proposte comunque sono, o di prorogare le attuali Convenzioni. Un simile dilemma si convertirebbe in una coazione della nostra coscienza. (*Bene!*).

Siamo alla fine di febbraio senza aver saputo nulla di ciò che vuole il Governo. La cosa è tanto più grave, perchè si riconnette con tutto il sistema politico parlamentare.

Non abbiamo potuto sapere quali siano i suoi propositi sul divorzio, quali sulla riduzione del prezzo del sale, il cui progetto resta sempre all'ordine del giorno, e non conosciamo il pensiero del Governo, nemmeno sul problema così ponderoso dell'ordinamento ferroviario.

Con mio rammarico non posso, per le ragioni che ho dette, dichiararmi soddisfatto.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO disse:

— L'onorevole Guicciardini ha guardato nel calendario la data d'oggi, ma non si è ricordato di quella in cui noi abbiamo assunto il potere. Se questo avesse fatto, si sarebbe accorto che è impossibile improvvisare in meno di tre mesi una risoluzione definitiva su d'una questione che è la più importante e più grave di quelle che in questo momento interessano il Paese; mentre è noto che la stessa Commissione, della quale l'onorevole Guicciardini ha fatto parte, in quattro anni non ha saputo venire ad alcuna conclusione concreta. (*Bene! — Si ride.*)

Il Ministero presenterà prossimamente un disegno di legge-tipo per un eventuale esercizio di Stato, per il caso in cui non fosse possibile stabilire patti convenienti con l'industria privata. E se su tale gravissimo argomento crediamo procedere con ponderazione, a me pare che non voglia dire perdere il tempo. (*Bravo!*).

Il Governo non può fare dichiarazioni precise circa i suoi intendimenti in proposito, poichè ciò equivarrebbe a consegnarsi mani e piedi legati alle Società ferroviarie. (*Benissimo!*).

L'onorevole Guicciardini ha voluto, a proposito di ferrovie, accusare il Governo di non avere espressa un'opinione a proposito del divorzio. Ma io l'ho dichiarato apertamente che avrei votato a favore, e così infatti votai.

GUICCIARDINI. Ma in un certo modo...

GIOLITTI (*con forza*). Ma che modo! Io non ho mai nascosto il mio pensiero, mai! (*Bene! — Approvazioni.*).

GUICCIARDINI. Ma il pensiero del Governo volevamo conoscere, e non l'abbiamo saputo, perchè non l'ha...

GIOLITTI. Il Governo l'ha un pensiero, ma bisognerebbe che l'avessero anche i deputati! (*Approvazioni e commenti.*).

Lei, onorevole Guicciardini, ha fatto parte, per più di un anno, di una Commissione, e anche lei non è venuto ad alcuna risoluzione. Ora viene a rimproverar noi che — secondo lei — non l'avremmo presa in tre mesi. Ciò può servire come argomento di opposizione, ma non è tale da appagare chiunque serenamente, e senza preconcetti di parte mira a risolvere nel miglior modo possibile un problema cui si connettono i più vitali interessi economici della nazione. (*Benissimo! — Vivissime approvazioni.*).

Replicò anche l'onorevole TEDESCO. Fra la più intensa attenzione di tutti i presenti il Ministro cominciò col dire che non si sarebbe aspettata dall'onorevole Guicciardini una così acerba censura, che non esita a qualificare: aggressione.

L'on. Guicciardini, nella Commissione, alla quale ha pure accennato l'onorevole Presidente del Consiglio, aveva avuto incarico di riferire su una sola parte della questione ferroviaria, su quella che si riferiva al personale; ebbene, dopo un anno di studi, l'on. Guicciardini venne nella determinazione di darsi alla fuga, lasciando insoluta anche quella che era una parte minima del quesito. (*Commenti.*).

L'on. Saporito presiede tre Commissioni...

Una voce. Troppe! (*ilarità.*).

TEDESCO. Una sull'ordinamento ferroviario. Ebbene, son passati quattro anni ed ancora non ha presentato la sua Relazione.

Una voce al Centro. E' come pel vocabolario della Crusca! (*Si ride.*).

TEDESCO. Ne presiede un'altra per la questione dei riscatti. Siamo al termine del quadriennio e ancora si aspettano le conclusioni di quei lavori. (*Commenti.*).

Ne presiede una terza per le Casse di previdenza ferroviarie, e ancora nulla si è saputo nemmeno dei lavori di questa Commissione.

Ora, se questo è, come l'on. Guicciardini poteva decentemente pretendere che il Governo tutte quelle questioni risolvesse in tre mesi? Una tale pretesa non è degna della serietà di un uomo parlamentare che si rende conto di tutta la gravità di una simile questione. (*Bene! — Vive approvazioni.*).

L'on. GUICCIARDINI riprese la parola per dire che la Commissione per l'ordinamento ferroviario ha ultimato i suoi lavori da 14 mesi. L'on. Saporito non avrà presentata la sua Relazione, ma le conclusioni non possono non essere note al Governo.

Quanto all'opera mia, debbo ricordare che essa fu intralciata nel 1902 da quella delle stesse organizzazioni ferroviarie, che si assunsero l'incarico di imporre esse le loro condizioni al Governo, il quale le subì. Evidentemente dopo ciò l'opera mia diveniva superflua.

Se non fossero al Governo uomini così autorevoli e com-

petenti in materia, come gli onorevoli Giolitti e Tedesco, la loro risposta della brevità del tempo sarebbe giustificata, ma non lo è adesso, ed avverrà ora ciò che avvenne nel 1884: all'ultimo momento tutti avranno potuto dire la propria opinione sull'argomento tranne che il Parlamento, il quale si troverà dinanzi a questo trivio: o approvare i progetti del Governo, o fare un salto nel buio (esercizio di Stato), o prorogare le attuali Convenzioni.

In tal modo ho ragione di dire che la volontà del Parlamento sarà stata coartata. (*Commenti.*).

* *

Ed ora le considerazioni del nostro collaboratore.

La Camera e il Paese non potevano non essere preoccupati dal fatto che la scadenza delle attuali Convenzioni ferroviarie si avvicina a gran passi, senza che il Governo abbia fatto conoscere le sue decisioni, ed è cosa naturale che l'on. Guicciardini si sia fatto il portavoce di questa preoccupazione.

Il Governo ha risposto in modo piuttosto sdegnoso, e viene spontaneo alla mente il proverbio francese che dice: « Tu te fache? donc tu a tort ».

È verissimo che il Ministero nuovo non ha che soli tre mesi di vita; ma questo fatto non poteva essere invocato che come circostanza attenuante, ed ha avuto torto di volerlo far valere di più. Sta sempre il voto della Camera del 3 giugno dello scorso anno, sta sempre la dichiarazione del Ministero nuovo che si disse ossequiente a quel voto, e più ancora sta il fatto che soli 15 mesi ci separano dalla fatale scadenza delle attuali Convenzioni.

Precisamente per il fatto che l'on. Giolitti era gran parte del Ministero precedente, precisamente per il fatto che l'on. Tedesco fu assunto al Ministero dei Lavori Pubblici come uomo competente, una decisione doveva essere presa immediatamente.

Invece il Ministero ha risposto con vivacità, considerando eccessiva la domanda dell'on. Guicciardini, come se la domanda stessa non fosse sulla bocca di tutti i Deputati e dell'intero paese.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha annunziato ufficialmente quanto era già stato detto nei comunicati officiosi, e cioè che ha preparato tre progetti di legge che saranno presentati a giorni, e a suo giudizio la Camera e il paese devono trovarsi soddisfatti di essi.

Esaminerò con cura questi progetti quando saranno presentati, ma fin da questo momento credo di dover esporre alcune osservazioni per mettere in luce se veramente la Camera ed il paese debbano dichiararsi soddisfatti secondo l'affermazione del Ministro.

Il primo progetto conterrà le norme fondamentali sulle quali potrà essere organizzato l'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, nel caso che il Governo non riesca a combinare contratti convenienti con Società private.

Ma a questo riguardo si presentano spontaneamente le seguenti domande. Se, come pare dalle dichiarazioni del Governo e da altri indizi, il Governo finirà per decidersi all'esercizio privato, questo progetto non diventerà esso lettera morta? E se invece, per disgrazia d'Italia, si dovrà venire fra 15 mesi all'esercizio di Stato, non sarà forse necessario un secondo progetto concreto e particolareggiato? Questo progetto teorico, che si limita a dare le basi fondamentali, potrà benissimo dar luogo a lunghe discussioni accademiche alla Camera, ma non potrà servire certamente per organizzare davvero l'esercizio di Stato che presenta tante grandi difficoltà.

Il secondo progetto contiene modificazioni e semplificazioni alle attuali leggi ferroviarie, e il Ministro si compiace di annunziare solennemente che con questo progetto si potranno ottenere almeno sei milioni di economie nelle spese dell'esercizio ferroviario.

Mi permetto di esporre i più gravi dubbi su queste affermazioni tanto ottimiste. Ma a parte tutto ciò, mi limito

ad osservare che certamente non si avrà la pretesa di far diminuire con un articolo di legge il prezzo del carbone e del ferro, e, per conseguenza, se vi saranno economie, queste dovranno venire dalla spesa del personale.

Si tratterebbe dunque di licenziare tre o quattro mila impiegati, e allora non si comprende come questo proposito del Ministro possa conciliarsi con le precedenti dichiarazioni, con le quali si diceva di voler assicurare la stabilità e il miglioramento di tutti i ferrovieri.

Non sarò certamente io che m'opporrò alla soppressione di disposizioni regolamentari antiquate ed inutili e alla semplificazione della farragginosa burocrazia attuale, ma la contraddizione di queste con le precedenti dichiarazioni del Governo è troppo manifesta.

Il terzo progetto di legge, che ci promette, riguarda la riforma del R. Ispettorato delle Strade Ferrate aumentando le sue ingerenze e i suoi controlli, per il caso che il Governo si decida all'esercizio fatto da Società private.

E a questo riguardo bisogna ricordare che l'on. Rubini, nella discussione avvenuta alla Camera nello scorso maggio, proponeva, contrariamente alle conclusioni della Commissione Reale, di semplificare e ridurre i controlli del Regio Ispettorato, ma tutto induce a credere che il progetto del Ministro si scosterà intieramente dalle idee dell'on. Rubini, ed è cosa evidente che aumentando i controlli si aumentano le persone e le spese, e nasce contraddizione fra questo e il precedente progetto che parla di economie.

Ma d'altra parte questo progetto sarà inutile se si verrà all'esercizio di Stato, e in questo caso si dovrà pensare ad altra legge completamente diversa.

Senza estendermi in altre considerazioni, credo che ognuno senta con me che questi tre progetti non fanno fare un solo passo verso la soluzione del nostro problema ferroviario, e, a quanto pare, anche il Governo divide, almeno in parte, questo sentimento, poichè il Presidente del Consiglio lasciò intravedere qualche altra cosa quando ripeté l'affermazione che il Governo non può dire quello che realmente vuole, perchè, se lo dicesse, si troverebbe poi disarmato nelle eventuali trattative con Società private.

E la solita teoria di coloro che, sentendosi incerti ed impreparati, hanno paura di tutto, vedono nemici da tutte le parti preparati alle insidie, e sognano armi per difendersi. Solo chi è ben padrone della materia che tratta per averla studiata a fondo, solo chi ha piena coscienza d'essersi messo sulla buona via non ha alcun ritegno di dire apertamente dove vuole andare e quali mezzi intende di adoperare. Sa che le idee precise e giuste, che le convinzioni fortemente sentite finiscono sempre per imporsi ad amici e avversari, e che in ogni trattativa la migliore delle arti è sempre quella di dire apertamente tutto quello che si può concedere e tutto quello che si ha diritto di pretendere.

Che l'intima intenzione del Governo sia quella di venire a combinazioni con le attuali Società esercenti, appare dal fatto che il Ministro del Tesoro, nella sua esposizione finanziaria, non fece alcun cenno al problema ferroviario. Evidentemente non è stata dimenticanza, ma fu deliberato proposito; il Governo intende che le Società esercenti forniscano i mezzi finanziari per liquidare i debiti del passato e per provvedere ai bisogni del futuro.

E la conferma di queste intenzioni del Governo si è avuta quando si è creduto di mettere sul tappeto la gravissima operazione della conversione della rendita pubblica. Tentare questa grandiosa conversione, e nello stesso tempo pensare a rimborsare il capitale delle Società, liquidare tutti i debiti latenti che con tanta cura si sono dissimulati fino ad oggi, provvedere alle ingenti spese che sono necessarie per mettere le ferrovie in regolare stato di esercizio, sarebbe stato follia.

Ora che questo miraggio è scomparso e che il Governo stesso confessa di avervi rinunciato, potrebbe forse ritornare sulla sua decisione. Ma non è probabile che il Governo abbia il coraggio di affrontare il rischio finanziario della questione ferroviaria, tanto più che gl'imprudenti vogliono

anche mettere sul tappeto il riscatto delle Meridionali e di altre Società minori.

È adunque assai probabile che il Governo vorrà avviare delle trattative con le Società esistenti, col proposito di mascherare la verità dissimulando i debiti delle Casse speciali e provvedere col credito delle Società a tutti i bisogni delle ferrovie.

Ma riuscirà il Governo in questo suo intento?

Disgraziatamente vi sono molti dubbi.

Il Governo è incerto nel suo programma perchè gli stessi Ministri non sono d'accordo fra di loro, e tutti sono impauriti dell'opposizione dei socialisti. Quindi si vanno escogitando espedienti per accontentare tutti, senza accorgersi che in questo modo si accumulano ostacoli per rendere impraticabile la via che si vuole percorrere.

Per me, mi auguro che la forza delle cose sia più potente della volontà degli uomini; mi auguro che, come dicevano i nostri antichi padri « fata viam invenient ».

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LA SOCIETÀ PER LE FERROVIE DELLA SICILIA E LA RELAZIONE SAPORITO

Nel *Monitore*, come i lettori avranno potuto constatare, il competente nostro collaboratore ing. Montezemolo ha pubblicato una serie di articoli sulla poderosa relazione della Commissione Reale presieduta dall'on. Saporito, nei quali egli non ha mancato di fare un esame spassionato e stringenti confutazioni.

La Società delle Ferrovie Sicule ha creduto doveroso da parte sua di correggere col seguente elaborato scritto, firmato dal presidente del Consiglio d'Amministrazione, principe di Scalea, le inesattezze e le deduzioni esposte nella surriferita relazione.

Ecco lo scritto:

La pubblicazione della relazione dell'on. Saporito sugli effetti finanziari delle Convenzioni ferroviarie per lo Stato e per la Società, potrebbe impressionare il pubblico in modo sfavorevole rispetto all'andamento dell'azienda della Società per le ferrovie di Sicilia.

La Società non ha mancato di presentare al Ministro dei Lavori Pubblici le sue ragioni, ed ora mi sento in dovere, quale presidente del Consiglio d'Amministrazione, di accennare alla S. V. alcune considerazioni ed alcuni dati di fatto che valgano a rettificare i giudizi che dalla lettura del detto riassunto possono derivare.

Debbo innanzi tutto osservare che le conclusioni alle quali la relazione in parola è giunta, derivano essenzialmente da una imperfetta conoscenza dello stato delle cose, avendo la Commissione in parola omissso di sentire la Società, che avrebbe potuto a tempo debito rettificare fatti inesattamente riferiti ed affermazioni azzardate emesse sopra interpretazione di disposizioni contrattuali che in ogni caso la Società riteneva che spettasse esclusivamente il decidere ad arbitri ed a tribunali.

Mi corre l'obbligo di far rilevare che finchè si evitò di riprodurre le ragioni che la Società aveva a suo tempo esposte, riportando invece per intero le comparse conclusioni presentate nell'interesse dello Stato, rendendo così maggiormente sfavorevole la posizione della Società, la quale, senza avere avuto a subire giudicati contrari di Autorità competenti, si è veduta accusata e giudicata colpevole di mancanze che solo forse hanno base nei preconcetti del relatore.

Dopo tali premesse, necessarie a mettere in chiaro come gli apprezzamenti della relazione debbono essere serenamente vagliati, mi occorre far notare alla S. V. come le

conclusioni, invero assai impressionanti, alle quali giunge la relazione in ordine alla compartecipazione dello Stato agli utili della Società, hanno per base ipotesi arbitrarie sul modo di impostare i conteggi relativi: tali conteggi non concordano neppure coi metodi che da più anni si convenne col Governo di seguire.

E non è qui fuor di luogo il dire che anche prima del 1897, cioè innanzi che venisse eseguito, col consenso della Società, un esame minuzioso di tutte le contabilità sociali, non si sarebbe mancato di accogliere tutte quelle osservazioni e di eseguire tutte quelle rettifiche di impostazione nelle partite di bilancio, che più tardi si accettarono, se a suo tempo gli uffici governativi avessero fatte, sui bilanci che ogni anno ricevevano, le osservazioni, che poi nel 1897 esposero.

Invece la Società non solo non ebbe a ricevere osservazioni di sorta, ma neppure fu richiesta di dare spiegazioni su quelle partite dei bilanci stessi che più tardi si ritennero troppo riassuntive.

La revisione delle contabilità che ebbe luogo nel 1897 venne consentita dalla Società, benché il diritto da parte del Governo di eseguirla fosse tutt'altro che certo, come ritenne il Collegio arbitrale in un caso analogo di fronte alla Mediterranea; ma la nostra Società non si oppose a tale richiesta del Governo, fidando sopra un esame imparziale della sua gestione.

Le somme accantonate, delle quali si fa appunto alla Società, apparivano dalle contabilità sociali, ed i fini che l'Amministrazione si prefiggeva di raggiungere vennero poi in massima parte riconosciuti fondati anche dallo Stato. Infatti venne ammesso più tardi che alla Società fosse giusto concedere un mezzo speciale per far fronte agli oneri rilevanti ed imprevisi del 1888, quando assunse la costruzione delle complementari, derivanti dall'aggio sull'oro, che venne più tardi a gravare sul servizio delle sue obbligazioni; e lo Stato medesimo riconobbe più tardi che la Società doveva provvedere con annuali accantonamenti al deprezzamento che il nuovo materiale rotabile subisce durante la sua gestione.

Nessun danno venne quindi allo Stato da tali operazioni, perchè le somme accantonate erano in evidenza e disponibili, e continuavano sempre a far parte delle attività sociali.

La Società assunse nel 1888 la costruzione di alcune linee complementari, benché non avesse ancora avuto il tempo di organizzare un apposito servizio delle costruzioni paragonabile per competenza e valore a quelli che avevano le Reti Adriatica e Mediterranea, e ciò fece perchè sapeva di poter contare sulla cooperazione della Ditta Marsaglia. Tale affidamento proveniva dal sapere detta Ditta fortemente interessata al buon andamento della Società, non solo perchè uno dei soci della Ditta medesima aveva concorso come parte principale alla formazione della Società, per insistenze del Governo, ma anche perchè la Ditta teneva impegnati ingenti capitali nell'azienda nostra. La Società, che conosceva la buona reputazione che la Ditta Marsaglia godeva presso il Governo per la bontà dei lavori eseguiti per conto dello Stato e per la rettitudine del suo agire, fu anche da questa considerazione indotta a sceglierla.

La Società non cedette alla Ditta Marsaglia la costruzione delle linee avute dal Governo, come la relazione afferma, ma appaltò la costruzione delle linee stesse, il che ha effetti giuridici ben diversi. La Società ciò facendo usò di un diritto che il contratto non solo non escludeva, ma anzi prevedeva, e che il Governo stesso non mancò a suo tempo di riconoscere.

La costruzione delle linee venne appaltata per una somma che permetteva alla Società di realizzare un utile del 13 per cento sul prezzo delle opere avuto dal Governo.

La Società ritenne, come ritiene tuttora, che tale contratto fosse ciò che di meglio poteva sperare, essendochè oltre ad un utile rilevante, veniva così ad assicurarsi anche

la cooperazione di una fra le Ditte meritatamente fra le più apprezzate, la quale dava affidamento che la costruzione delle linee sarebbe stata intrapresa e condotta a termine con sollecitudine, come le popolazioni reclamavano ed il Governo desiderava, e che di più offriva garanzie assolute sulla bontà delle opere che avrebbe costruite e sulla invariabilità del prezzo pattuito.

La relazione lascia nascere il sospetto in chi legge, accennando alla esistenza di due contratti contemporaneamente stipulati dalla Società, che siano stati variati i patti fondamentali dell'appalto: ciò non ha fondamento alcuno, perchè l'appendice al contratto, stesa nella stessa data, era destinata solo a regolare i pagamenti progressivi delle opere con modalità, che, secondo le previsioni fattesi nel 1888, equivalevano a quelle del contratto principale. La Ditta, anziché la Società, ebbe un danno da questa appendice, poichè finì per incassare, per ogni chilometro di linea costruita, una somma minore di quella che a termine del contratto avrebbe potuto pretendere.

Quali fossero i patti che correvano fra Società ed Impresa, si poteva facilmente desumere dal modo stesso col quale erano tenute le contabilità relative alle costruzioni.

La registrazione del contratto era stata lasciata alla Ditta, la quale non l'eseguit nei termini di legge, e pagò poi nel 1897 una rilevante multa, quando il contratto venne esibito per le investigazioni volute dal Governo; ma anche di tale fatto, pel quale si muove grave addebito alla Società ed alla Ditta, occorre osservare che esso ha importanza assai minore di quella che gli si vuole attribuire, poichè a suo tempo la Ditta, tanto sul contratto che sull'appendice, ebbe a pagare il dovuto, ed anche perchè la registrazione, che non è condizione implicante la nullità delle private convenzioni, non è necessaria che solo quando in base al contratto debbonsi risolvere controversie fra i contraenti, mentre è bene tener presente che nel caso speciale non si prevedevano e non si ebbero a lamentare divergenze di alcun genere.

La presenza di un socio della Ditta appaltatrice nel Consiglio d'Amministrazione, oltrechè essere ammesso dalla legge e dallo statuto colla sola condizione dell'astensione dal voto, condizione questa che venne osservata in tutte le deliberazioni concernenti le costruzioni, venne anche presa in esame in modo speciale dal Consiglio, che si convinse non poter ciò menomamente influire, come difatti non influì sulla retta applicazione del contratto.

La Società vide avverarsi tutto quanto aveva preveduto e sperato, affidando alla Ditta Marsaglia le sue costruzioni, cioè ebbe linee sollecitamente e perfettamente costruite, e nei suoi rapporti coll'Impresa non andò incontro al più piccolo dissenso, come non ebbe a pagare più di quanto venne pattuito.

Invece riguardo agli utili che la Società erasi assicurati col contratto d'appalto, le previsioni andarono pressochè completamente fallite, ma ciò non pertanto il Governo, come Stato fiscale, finì per incassare più di quanto avrebbe ottenuto partecipando agli utili, qualora le previsioni della Società si fossero avverate.

La relazione cade poi in errore credendo di poter valutare in una somma capitale gli utili derivanti dalle costruzioni; queste, come è noto, vengono pagate alla Società con annualità costanti, che hanno termine nel 1966, destinate a servire al pagamento degli interessi, delle tasse e dell'ammortamento dei debiti contratti coi compratori dei titoli.

L'utile delle costruzioni non può quindi essere liquidato e capitalizzato fino a che sul servizio dei titoli vi saranno alee da sostenere, solo quando non si avranno nè spese imprevedibili da temere col ritorno dell'aggio pel pagamento di nuove tasse o di aliquote maggiori su quelle esistenti, non si potrà alienare l'annualità libera disponibile senza compromettere in date eventuali il servizio dei titoli. L'utile delle costruzioni non può quindi che essere liquidato, come la Società fece, anno per anno.

La Società, per effetto del contratto Marsaglia, ha la certezza di essere stata posta in grado di realizzare quei guadagni che, costruendo direttamente, difficilmente le sarebbe stato possibile di conseguire, causa l'imperfetta organizzazione che aveva nel 1888 e la difficoltà di reclutare in breve tempo un numeroso personale idoneo. Diffatti la Società, secondo le previsioni fatte nel 1888, avrebbe potuto chiudere il periodo delle costruzioni, assicurandosi una annualità libera di circa 500,000 lire fino al 1966. Nonostante la scomparsa del cambio, la Società non ha ora a sua disposizione che una annualità pari ad un quarto di quella accennata, e ciò per varie cause, che esporremo brevemente.

Deve innanzi tutto essere ricordato che dopo la stipulazione della convenzione del 1888 avvennero nel nostro paese crisi finanziarie, le quali obbligarono la Società, per raccogliere i fondi occorrenti alle costruzioni, di vendere le sue obbligazioni ad un prezzo inferiore di quello che nel 1888 si prevedeva di poter realizzare, assumendo per di più a suo carico l'onere di tutte le tasse, nonchè il pagamento in oro degli interessi e del rimborso dei titoli; per causa di ciò la Società dovette emettere un numero maggiore di obbligazioni di quello previsto, perdendo così un quarto dell'annualità di 500,000 lire dianzi accennata.

Nel 1894 poi avvenne l'aumento dell'aliquota di ricchezza mobile, e gli oneri che da tale aggravio derivarono al nostro bilancio, aggiunti ai conseguenti gravami dovuti alla tassa sulle tasse pagate dalla Società, assorbirono una metà circa dell'annualità surricordata.

La Società, dunque, non solo non ebbe alcun danno dal sistema adottato per le costruzioni avute nel 1888, ma si può asserire che essa avrebbe conseguito un utile rilevante se non fossero sopravvenute circostanze che variarono le condizioni del mercato finanziario e del regime fiscale vigenti nel 1888, quando la Società assunse i suoi obblighi verso il Governo.

Degli utili residui che la Società poté realizzare appena le condizioni del cambio ebbero a migliorare, il Governo percepì la sua parte.

Se gli utili complessivi derivanti dalle costruzioni e dall'esercizio furono per la Rete Sicula proporzionalmente superiori a quelli che poterono conseguire la Rete Mediterranea e la Rete Adriatica, ciò deve ascriversi non solo alle larghezze del contratto, come la relazione lascierebbe credere, ma anche al modo col quale vennero regolate le spese, ed alle circostanze favorevoli create dal forte sviluppo del traffico più remunerativo che ha la Rete Sicula, cioè di quello degli zolfi, nonchè alle poco rilevanti spese di manutenzione richieste dalle linee complementari.

Da tutto quanto ho esposto la S. V. può rilevare che le questioni trattate dalla relazione possono essere giudicate da più di un punto di vista, e che la Società, in base ai contratti che la legano al Governo, e secondo i pareri di notabilità giuridiche opportunamente interpellate, e le interpretazioni già date dalle Autorità designate a risolvere le controversie, aveva il diritto di regolarsi come si è regolata.

La Società per le ferrovie di Sicilia non può quindi che meravigliarsi del modo incompleto col quale vennero condotte le indagini che si riassumono nella relazione, e dolersi del discredito che ha potuto derivarle dai giudizi unilaterali che in essa sono formulati.

Accolga i sensi della mia distinta considerazione.

Suo devotissimo

F. LANZA DI SCALEA.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

La galleria del Sempione.

Il nostro solerte, autorevole corrispondente d'Iselle ci manda, in data 23 corrente, le seguenti confortanti notizie sul progresso dei lavori del tunnel del Sempione:

Come si è pubblicato nel precedente numero del *Monitore*, l'attacco di Briga è ancora sospeso e non verrà ripreso se non al principio del prossimo mese di marzo.

Sul versante di Iselle, dopo parecchi metri di roccia premente, che richiese robuste armature, le quali facevano ritardare l'avanzamento del cunicolo (si facevano solo 4 metri di avanzata media giornaliera), da domenica scorsa si avanza in ragione di 7 metri al giorno senza armature. La natura della roccia non ha cambiato (sono micascisti calcarei granitiferi), ma la sua stabilità è maggiore e non richiede di essere puntellata subito sino alla fronte d'attacco.

Mancano solo più 1600 metri per forare il cunicolo di base. Se la roccia si manterrà buona su entrambi i versanti e se non si incontreranno nuove sorgenti d'acqua, l'Impresa ha fiducia di terminare il tunnel per l'epoca fissata dalla nuova convenzione (30 aprile 1905).

Diffatti in settembre cadrebbe l'ultimo diaframma di roccia che separa le due avanzate, e in marzo il tunnel potrebbe ricevere il binario definitivo.

Auguriamo alla solerte Impresa Brandt, Brandau e C., che i suoi sforzi vengano coronati da lieto successo.

Giorni sono visitarono la galleria due ingegneri russi, di cui, uno inviato dal Governo a scopo di studio, l'altro addetto ai lavori della Transiberiana (lago Baikal). Anche il prof. Taramelli, di Pavia, che ha sempre dimostrato di interessarsi della geologia di questi monti, entrò in galleria.

Daremo ai nostri lettori alcuni dati relativi alla temperatura dell'aria e dell'acqua sul versante di Iselle, osservati in febbraio:

Aria mandata in galleria per mezzo di due ventilatori, 34 mc. al secondo, che, aspirati dall'esterno alla temperatura di 0°,2 (14 febbraio), arrivano nei cantieri della muratura a 25°. Alla fronte d'attacco del tunnel i giungono mc. 4 d'aria al secondo, lungo un tubo di cent. 46 di diametro interno e lungo m. 250, ed alla temperatura di 20°,5 durante la perforazione, e di 25°,5 durante lo sgombero. La temperatura della roccia all'avanzata è di 39°.

L'acqua mandata in galleria lungo le due condotte di pressione a 95 atmosfere, arriva alle perforatrici con una temperatura di 18° dopo più di 8 chilometri di percorso. Il suo volume è di 30 litri al minuto secondo, di cui 15 sono impiegati dalle perforatrici, in numero di 4 per attacco, e gli altri 15 dagli iniettori per la ventilazione dell'avanzata e per il prosciugamento delle fondazioni nei cantieri della muratura.

Col ritorno della buona stagione verranno ripresi i lavori del portale del tunnel.

><

Il riscatto delle Ferrovie Meridionali.

In seguito alle discrepanze manifestatesi in seno alla Commissione, presieduta dall'on. Saporito, sui criteri finanziari per il riscatto delle Ferrovie Meridionali, il Presidente decise di sospendere le sedute della Commissione e di rassegnare al Ministro del Tesoro, una relazione cor-

redatta dagli studi compiuti dal Relatore e da quelli della Presidenza, mercè i quali l'on. Ministro potrà prendere una risoluzione sul grave argomento.

><

Gli orari sulla Roma-Napoli.

Presieduta dal Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Tedesco, si è tenuta una riunione fra i funzionari dell'Ispettorato governativo e i rappresentanti della Società interessata per esaminare alcune proposte di miglioramento nelle comunicazioni ferroviarie fra Roma e Napoli.

Si è stabilito:

1) Di istituire un nuovo treno in partenza da Napoli alle ore 18 per dare la possibilità di fare nella stessa giornata un viaggio di andata e ritorno da Roma a Napoli, come già si può fare da Napoli a Roma;

2) Di sdoppiare il treno in partenza da Roma per Napoli alle 24, facendo partire da Roma un primo treno alle 23.30, il quale prenderebbe le coincidenze dei treni provenienti dall'Alta Italia arrivati in precedenza e facendo poi partire da Roma un secondo treno alle 0.30, che prenderebbe le altre coincidenze.

><

Ferrovia Cuneo-Nizza.

Secondo informazioni di fonte ufficiale riguardo alla Cuneo-Nizza, i Governi italiano e francese ora sono completamente d'accordo sulle questioni di massima, e trattano già sui particolari e le modalità.

Infatti sono giunti in Roma i rappresentanti della Francia, che hanno già conferito coi ministri Tittoni e Tedesco. I negoziati saranno intrapresi fra qualche giorno.

><

Istituti di previdenza per il personale ferroviario.

Agitazioni vecchie e nuove.

Sappiamo che sono a buon punto le pratiche amministrative per le modificazioni ai recenti statuti delle vecchie Casse di pensione e di soccorso per gli agenti ferroviari; e che a proposito di coteste modificazioni il Governo dovrà risolvere la questione sollevata dagli agenti ex-Romani, della quale ebbe ad occuparsi nel 1900 anche il Parlamento.

Gli ex-Romani, com'è noto, avevano uno Statuto di Cassa Pensioni, il quale disponeva che la liquidazione delle pensioni si facesse in base allo stipendio ultimo, indipendentemente dai versamenti che ciascuno avesse eseguito alla Cassa, e in una misura sensibilmente più larga della misura di pensioni preveduta dallo statuto dell'Alta Italia e da quello delle Meridionali.

Attuato lo statuto del 1890, era stata lasciata a tutti la facoltà di opzione tra i vecchi statuti e quello nuovo, sicché era possibile agli ex-Romani di optare per il sistema vecchio, che in generale era per essi preferibile. Invece quando venne la legge del 1900, che volle l'unificazione degli statuti delle Casse esistenti presso le diverse Società ferroviarie ed abrogò la facoltà di opzione, gli ex-Romani promossero un'agitazione per ottenere che fosse loro riservato, se non il trattamento di prima, un trattamento intermedio. E quest'agitazione sembra sia alfine in punto di raggiungere il suo scopo.

Ora noi auguriamo che l'agitazione possa avere buona accoglienza dal Governo; ma ci sentiamo insieme in obbligo di far rilevare che altrettanta benevolenza dovrebbe essere usata anche riguardo ad alcuni punti dei vecchi statuti dell'Alta Italia e delle Meridionali, dacché altrimenti si commetterebbe una vera ingiustizia.

Intendiamo dire anzitutto delle vedove dei compartecipanti provenienti dalla Cassa dell'Alta Italia, alle quali era prima assegnata una pensione corrispondente ai $2\frac{1}{3}$ di quella del marito, mentre ora è ridotta al 50 0/0. È bensì vero che la pensione del marito fu migliorata elevandola dai $5\frac{1}{6}$ ai $9\frac{1}{10}$ dei versamenti normali; ma ciò nonostante

la diminuzione per le vedove supera il decimo, e anzi per le vedove degli agenti posti in pensione prima del 1890 rimane la diminuzione di oltre $1\frac{1}{7}$.

Così pure meriterebbero speciale considerazione gli agenti provenienti dalle Meridionali che siano per rimanere in servizio parecchi anni dopo i vecchi termini statutari, per i quali pure l'aumento dai $5\frac{1}{6}$ ai $9\frac{1}{10}$ testè indicato non vale a compensarli della perdita dei sessantesimi suppletivi di cui avrebbero goduto.

I motivi che militano a favore degli ex-Romani stanno del pari a giustificare che s'introduca negli statuti attuali un trattamento particolare anche a pro delle vedove e degli agenti testè menzionati.

Gli ex-Romani erano infatti fin dal principio sottoposti alle stesse ritenute cui erano sottoposti gli altri compartecipanti provenienti dalle Casse Pensioni Alta Italia e Meridionali. E se lo statuto degli ex-Romani prometteva un trattamento di pensione più largo che gli altri statuti, ciò significa solo che esso aveva (in proporzione del numero degli iscritti) creato un deficit più grave che questi ultimi.

Anzi, quando si cominciò a constatare ufficialmente il deficit, gli agenti ex-Alta Italia furono sottoposti ad un aumento di ritenuta (dal 3 al 4 $1\frac{1}{2}$ 0/0) sin dal 1° gennaio 1885, sacrificio a cui gli ex-Romani non furono chiamati che col 1° gennaio 1887. Ora, se gli ex-Romani avessero sostenuto sacrifici maggiori che gli altri agenti, si comprenderebbe che, a loro pro' e non anche di altri, possa introdursi qualche disposizione per attenuare la diminuzione della pensione che il loro statuto prometteva; ma se i sacrifici sostenuti non sono punto maggiori, non potrebbe dirsi equo che si conceda un trattamento speciale ad essi e non a quegli altri che pure si vedrebbero deteriorato il trattamento per effetto degli attuali statuti.

Negando un trattamento benevolo alle vedove ed agli agenti che sono in queste ultime condizioni, lo si negherebbe in sostanza perchè i loro statuti avevano lasciato concepire speranze meno larghe, ossia erano stati meno imprevedenti dello statuto ex-romano e avevano quindi preparato allo Stato un deficit meno forte.

D'altra parte gli ex-Romani già ottennero un favore speciale; in quanto che gli attuali statuti, in seguito appunto all'agitazione di cui s'è parlato in principio, stabilirono che all'atto della liquidazione della pensione venga loro calcolato come versamento di contributi eseguito nella misura del 3 per 100, anche il versamento eseguito in misura minore o anche non eseguito affatto, per quel periodo di compartecipazione pel quale ciò siasi verificato in base all'articolo 16 del Regolamento della vecchia Cassa Toscana.

La questione merita pertanto di essere esaminata nel suo insieme; e se nei nuovi statuti è possibile introdurre qualche disposizione ispirata a benevolenza, equità vuole che la si usi per tutte le categorie di personale che versano in condizioni analoghe.

Quando l'evidenza della disparità di trattamento che risulterebbe, già è nella coscienza della Pubblica Amministrazione come certo deve essere nel caso presente, il pigliare in considerazione soltanto le domande che diedero luogo ad agitazioni, equivarrebbe a voler proprio che queste siano provocate anche da coloro che non ne avrebbero l'intendimento.

Per la sistemazione ferroviaria di Napoli.

La Commissione, che esamina le proposte della Commissione Reale per l'incremento industriale di Napoli, riguardanti l'assetto ferroviario della città e del porto, ha tenuto a Napoli due riunioni sotto la Presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Tedesco.

Si è trattata la questione della colmata del Mandracchio e quella dell'impianto di una nuova stazione per il servizio passeggeri con le provincie finitime di Avellino, Benevento, Caserta e Salerno.

><

Il riscatto della ferrovia del Gottardo.

Conformemente alla legge federale del 15 ottobre 1897 relativa all'acquisto ed all'esercizio delle ferrovie da parte della Confederazione, il Consiglio federale notificò alla Direzione della Compagnia del Gottardo a Lucerna il riscatto della ferrovia del Gottardo, che comprenderà tutte le linee formanti oggi la rete del Gottardo.

><

Carrozze automotrici per le Sicule.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato anche la Società delle Ferrovie Sicule ad eseguire un esperimento pel trasporto dei viaggiatori sulle linee di debole traffico, con una carrozza automotrice a vapore, sistema Purrey.

><

*Ferrovie della Sicilia.**(La tariffa per le gite in comitiva).*

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia è intenzionata di proporre all'approvazione governativa un'apposita tariffa per le gite in comitiva. La detta tariffa, la quale disciplinerà in modo costante la materia, è in corso avanzato di studio.

Per tal modo sarà evitato il non lieve lavoro dipendente dalle trattative e dalle proposte da presentare alla superiore approvazione per ogni singolo caso di gite, necessitando di stabilire prezzi speciali, che naturalmente variano a seconda delle circostanze e del numero dei viaggiatori. Trattasi, in sostanza, di una cosa molto utile, tenuto presente che in Sicilia, durante la buona stagione, le gite in comitiva sono frequenti.

Per quanto a noi consta, la Direzione Generale della Sicilia abbandonerebbe in questo caso il vecchio e complicato sistema della maggiore o minore riduzione a seconda del numero dei viaggiatori e della distanza, e formerebbe invece la tariffa per comitive in base alla combinazione di un prezzo chilometrico a zone col numero delle vetture che si richiedono pel trasporto dei gitanti.

La tariffa stessa considererebbe i prezzi di andata e quelli di ritorno per una vettura, per due vetture e per tre vetture rispettivamente nelle zone di 50 chilom., di 100 chilom. e di oltre 100 chilom.; ritenuto che i prezzi medesimi devono intendersi stabiliti per un determinato numero di viaggiatori per ogni vettura, numero che sarà inferiore alla capacità della vettura, onde evitare che i viaggiatori abbiano a restare troppo pigiati, cosa molto incomoda quando si tratti di percorsi un po' lunghi.

Ci risulta che i prezzi della tariffa presenteranno una sensibilissima riduzione quando si utilizzino tutti o quasi tutti i posti delle vetture.

*Ferrovia Sicula-Occidentale.**(Le sovratasse della legge 29 marzo 1900).*

Ci informano da Palermo che la Direzione dell'esercizio per la Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che siano estese alle spedizioni della Sicula-Occidentale le sovratasse istituite con la legge 29 marzo 1900 sulle linee delle Reti ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, e che il prodotto delle anzidette sovratasse sia devoluto a beneficio della Cassa Pensioni, istituita nel 1894 a favore del personale di quella ferrovia.

A noi risulta che a domande analoghe delle ferrovie minori, venne costantemente risposto che il Ministero del

Tesoro si è dichiarato recisamente contrario all'invocata estensione, per la considerazione che il provvedimento legislativo attuato per le Reti maggiori non lo fu per sovvenire le Casse Pensioni del personale di quelle Reti, ma bensì per procurarsi i fondi necessari onde colmare il deficit preesistente a carico dello Stato.

><

I campionari come bagagli.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici di non essere disposte a sottoporre all'approvazione governativa la proposta per l'istituzione di una tariffa ridotta per i campionari spediti come bagagli, circa la quale ebbe a dare parere favorevole, sebbene colla sola maggioranza di uno, il Consiglio delle Strade Ferrate nella sua ultima adunanza tenuta in Roma il giorno 19 dicembre u. s.

Le dette Amministrazioni ferroviarie ritengono che l'invocato provvedimento non possa essere veramente proficuo all'incremento dei traffici e favorevole all'interesse generale del Paese; mentre sarebbe indubitato che la forte riduzione proposta (il 40 0/0) e la facoltà di presentare spedizioni di campioni senza alcuna limitazione di peso, renderebbe assai probabili e frequenti tentativi di abusi, difficili non poco a constatare.

><

Il trasporto merci coi diretti e accelerati.

In conformità a quanto venne concordato nella conferenza tenutasi nei giorni 25 e 26 gennaio u. s. presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, relativamente al trasporto di merci coi treni diretti ed accelerati ed ai trasporti di giornali, la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di modificazioni ed aggiunte che al riguardo sono da introdursi nelle tariffe speciali n. 1, 2, 8, 9 e 10 grande velocità.

La proposta della quale trattasi, la quale ha il lodevole scopo di una maggior regolarità e speditezza dei servizi in questione, trovasi ora in esame presso i competenti Ministeri.

*Ferrovia Roma-Napoli.**(Biglietti di andata e ritorno).*

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, deferendo ad una raccomandazione fattale dal Ministro dei Lavori Pubblici, ha disposto che la proroga di validità ad 8 giorni per i biglietti di andata e ritorno Roma-Napoli, consentita in occasione delle Feste carnevalesche di Napoli, sia prolungata per altri due mesi, ammettendo un'eguale facilitazione anche per i biglietti in senso inverso, cioè per quelli da Napoli a Roma e viceversa.

Una decisione sulla convenienza, o meno, di mantenere un tale provvedimento, che ora viene adottato in via assolutamente precaria, sarà presa dalla Mediterranea in seguito ai risultati dell'esperimento, dai quali potrà giudicare sulla portata finanziaria della temporanea concessione della quale si tratta.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, in seguito a domanda avanzata dalla Camera di Commercio di Padova, ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, di normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi da Saletto a Legnago.

L'Adriatica stessa, accogliendo una domanda della popolazione di Piteccio, ha provveduto per l'istituzione di analoghi biglietti d'andata e ritorno fra Piteccio e Pracchia e viceversa.

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In seguito a domanda del Ministero dei Lavori Pubblici, il Consiglio di Stato ha esaminato un ricorso dei Comuni di Intra ed altri contro la decisione della Giunta amministrativa di Novara, con la quale li costituì in Consorzio per la sistemazione e manutenzione della strada Pallanza-Trobasso-Intra, ed ha emesso il seguente parere di massima: « Sono da considerare interessati nella manutenzione di una strada, e quindi da chiamarsi a Consorzio, tutti i Comuni per i quali la strada stessa rappresenta la più breve e la più diretta comunicazione col capoluogo del Circondario, dove fanno capo gli interessi industriali economici e civili della regione.

« Del diverso grado di tale interesse, come pure delle condizioni economiche dei singoli Comuni, deve tenersi conto nel riparto delle quote consortili.

« Per la massima che non ammette la costituzione di Consorzi per opere già eseguite, non possono i Comuni chiamati a far parte del Consorzio per la manutenzione della strada, essere tenuti a contribuire nelle spese per la sistemazione della strada stessa fatte da un Comune alcuni anni prima, avendo questo adempiuto all'obbligo suo di mantenere e riparare una strada sua propria ».

— Il Consiglio di Stato, con suo recente parere, ha stabilito, come massima, che non è ammissibile il ricorso gerarchico, basato sull'art. 288 della legge comunale, contro un Decreto prefettizio che abbia respinto l'istanza con cui si chiedeva l'annullamento d'una deliberazione del Consiglio comunale relativa alla costruzione di una strada che si svolge in parte fuori della circoscrizione territoriale del Comune. Infatti, unico giudice competente della pubblica utilità dell'opera è, in questo caso, il Prefetto; mentre, per quanto riguarda l'extraterritorialità della strada deliberata dal Consiglio, è da ricordare che le deliberazioni dei Consigli comunali hanno carattere di provvedimento definitivo, non impugnabile con ricorso gerarchico.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma, giudicando su di una sentenza riguardante la materia dei Consorzi idraulici e di bonifica, ha sentenziato che nelle controversie che insorgono fra Consorzi idraulici e di bonifica circa il regime di acque pubbliche, rispetto alle quali vengano a trovarsi in conflitto le rispettive sfere di attività, la competenza a decidere è esclusivamente dell'Autorità amministrativa.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi il giorno 26 febbraio corrente dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano, vennero approvati fra altri i seguenti contratti:

Colla Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation, di Bochum, per fornitura di 100 paia di ruote montate su assi da 16 tonnellate;

Colla Società Anonima Carbonifera Industriale Italiana, di Genova, per confezione di 70,000 tonnellate di mattonelle con carbone minuto fornito dalla Mediterranea;

Colla Ditta Manfredi Giacomo, di Cremona, per fornitura di 300,000 torcie a vento;

Colla Società Anonima Anglo-Italiana per la filatura della canapa, di Ferrara, per fornitura di kg. 25,000 di cordicella torzina da mm. 5.

>>

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara provvisoriamente deliberata).

Presso la Direzione Generale della Rete Adriatica ha avuto luogo la gara per la fornitura di 4 serbatoi per olio. La Ditta Costruzioni Meccaniche di Saronno ha offerto il prezzo di L. 1180 alla tonnellata; la Ditta Giovanni Ansaldo L. 1190; la Ditta Officine Meccaniche di Milano L. 1000, e la Ditta E. Breda L. 890, alla quale è stata provvisoriamente aggiudicata la fornitura, essendo risutata la migliore offerente.

(Contratti per lavori).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate e per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Gaetano Squadrani, per i lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Cattolica;

Ettore Ceragioli, per i lavori relativi all'ampliamento del servizio merci nella stazione di Bergamo.

(Gara per macchine utensili).

La Società Adriatica ha diramato gli inviti alle Ditte che intendessero concorrere alle gare per la provvista di macchine utensili destinate alle officine di Verona, Napoli e Foggia. L'apertura delle schede di offerta avrà luogo il 15 marzo p. v., alle ore 14 1/2.

>>

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 febbraio 1904).

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Bonanni, in dipendenza dei lavori di consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 86.700-86.755 della linea Orte-Chiusi.

Transazione col signor Visca per tacitazione di danni avvenuti alla diga attraverso l'Aterno, in dipendenza dei lavori di consolidamento del ponticello al km. 125.679 della linea Pescara-Aquila.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Biagi, assuntrice di alcuni lavori nella stazione di San Mauro la Bruca, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Lattarulo, in dipendenza dei lavori di difesa della ferrovia Sibari-Cosenza dal torrente Finita.

Proposta per la concessione di un compenso e del condono della multa all'Impresa Di Stefano, assuntrice di diversi lavori nella stazione di Sulmona.

Appendice all'atto di sottomissione 15 giugno 1898, per l'impianto di una condotta d'acqua in servizio delle linee Sulmona-Isernia, Isernia-Campobasso e Caianello-Isernia, del Comune di Carpinone e dell'abitato d'Isernia, e convenzione col signor Orlando per la temporanea concessione di mc. 20 al giorno dell'acqua proveniente dalla fonte « La Gatta », che alimenta la stazione d'Isernia.

Proposta dei lavori di assicurazione dei massi pericolosi nei tratti di costa agli imbocchi delle gallerie Torre di Rienzo, Ervaro e La Testa, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Progetto per il raddoppio del binario fra le stazioni di Padova e di Monselice.

Domanda della Ditta Fratelli Diatto, per il condono

della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Regolamento d'esercizio per la ferrovia Ferrara-Copparo.

Sanatoria alla riduzione della distanza fra i pali di sostegno della corrente elettrica e la sagoma del materiale mobile della tramvia Mestre-S. Giuliano.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 140 carrozze e di 25 bagagliai.

Questione relativa all'obbligo o meno della Società concessionaria della linea Alessandria-Acqui di contribuire nella spesa per la costruzione della nuova tettoia in stazione di Acqui.

Proposta suppletiva di lavori per la condotta dell'acqua delle sorgive Giglio alla stazione di Canicatti.

Progetto d'un serbatoio d'acqua per l'alimentazione del rifornitore e del fabbricato alloggi della stazione di Roccapalumba.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Pennestri per la sistemazione della stazione di Caulonia.

Transazione colla Ditta Carnazza per l'indennità relativa ai danni cagionati ad un muro della costruzione di una briglia attraverso il torrente Serino, fatta per garantire la condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Giardini.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Tognazzi, assuntrice delle opere di difesa alla condotta pel rifornitore della stazione di Marcellinara.

Autorizzazione all'esercizio di una tramvia elettrica nell'interno della città di Brescia.

Transazione colla Ditta Beleno per indennizzo dei danni causati alla sua proprietà dal fumo che esce dall'imbocco sud della galleria di Mignanego in seguito all'impianto ed al funzionamento dell'apparecchio di ventilazione Saccardo.

Convenzione colle signore Aonzo e Grimaldi e col sig. Virano per la concessione di appoggiare due muri di cinta al viadotto della linea da Savona-Letimbro al Porto.

Tipi di esecuzione delle vetture automotrici e composizione dei treni della tramvia elettrica da piazza delle Terme a Campo Verano in Roma.

><

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione di guasti prodotti da alluvioni al km. 26.831 della linea Parma-Spezia, per L. 470.

RETE ADRIATICA:

Opere di difesa dell'argine contenitore del fiume Volino, al km. 173.900 della linea Pescara-Terni, per L. 5000.

Sistemazione del segnale a disco girevole, lato Foggia, nella stazione di Benevento, per L. 1050;

Costruzione a sponda sinistra del Tevere di una scogliera in corrispondenza del tratto fra i km. 58.535 e 58.565 della linea Roma-Orte, per L. 7500.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Seravalle, sulla linea Pistoia-Pisa, per L. 6700, di cui L. 2200 per i lavori da appaltarsi.

Riparazione dei guasti prodotti dalle inondazioni del fiume Velino, fra i km. 206 e 211 della linea Pescara-Terni, per L. 2200.

Impianto di comunicazioni nella stazione di Venezia Centrale, per utilizzare il binario di seconda tettoia per la partenza dei treni viaggiatori, per L. 6350.

Sistemazione con volto in muratura del ponte sul torrente Menocchio, al km. 278.703 della linea Bologna-Otranto, per L. 63,020, di cui L. 58,800 per i lavori da appaltarsi.

RETE SICULA:

Lavori al casotto per la visita doganale nella stazione di Reggio Porto, per L. 360.

><

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione di un tratto di condotta del rifornitore della stazione di Casacalenda sulla linea Termoli-Campobasso, per L. 1900.

Sostituzione dell'attuale armamento del secondo tipo FF. CC. con quello tipo R. A. 36 S nei tratti di binari del complessivo sviluppo di metri 6408 fra i km. 0.422 e 1.617; 4.914 e 7.532; 14.948 e 17.543 della linea Bergamo-Lecco, per L. 9000.

Aggiunta di traverse con piastre di appoggio su m. 4188 di binario fra i km. 180.157 e 184.345 della linea Orte-Falconara, per L. 4100.

Aggiunta di traverse con piastre di appoggio su m. 1296 di binario nella galleria Rossa, fra i km. 242.670 e 243.966 della linea Orte-Falconara, per L. 1560.

Sostituzione di un cancello in legno all'attuale catena di chiusura a sinistra del passo a livello al km. 14.601 della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, per L. 130.

Consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di S. Pietro Vernotico, sulla linea Foggia-Otranto, per L. 280.

Costruzione della briglia di sbarramento attraverso il rio Togliozzo a difesa della strada nazionale Pontebbana n. 2 della linea Udine-Pontebba, per L. 5170.

Sistemazione delle lungherine metalliche della travata sul torrente Dogna al km. 60.958 della linea Udine-Pontebba, per L. 11.000.

Trasformazione della stadera a ponte nella stazione di Maddaloni Sopra, per L. 755.

Consolidamento della trincea al km. 179.485 della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 9200.

RETE MEDITERRANEA:

Sistemazione dei locali di alloggio annessi al Buffet della stazione di Sant'Eufemia-Biforcazione, per L. 1460.

Lavori di difesa della ferrovia contro la caduta di massi dalla falda a monte presso l'imbocco est della galleria Lardea fra le stazioni di Riva Trigoso e Moneglia sulla linea Pisa-Genova, per L. 10,600.

Esecuzione dei lavori per impedire gli straripamenti del torrente Rapiione a monte della stazione di Vernante, sulla linea Cuneo-Ventimiglia, per L. 1550.

Impianto di una stadera a ponte nella stazione di Serino, per L. 1955.

Acquisto di una zona di terreno in Comune di Arce su ragioni del signor Forte, soggetto a corrosioni ed allagamenti del fosso Melazoppa, al km. 112.953 della linea Roma-Napoli, per L. 800.

RETE SICULA:

Riparazione di danni cagionati dalle alluvioni presso il torrente Mela sulla linea Messina-Patti-Cerda, per L. 3700.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che — in seguito ad accordi intervenuti fra l'Ispettorato governativo delle Strade Ferrate e le Società esercenti le Reti Adriatica, Mediter-

rana e Sicula — si è deciso di accogliere le istanze della Camera di Commercio ed Arti di Bari, ammettendo al beneficio della tariffa eccezionale num. 1056, serie D, anche l'olio d'oliva estratto col trattamento del solfuro, considerandolo compreso sotto la voce generica di « Olio d'oliva ».

— La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto della Società esercente la Rete Adriatica, ha presentato alla superiore approvazione un progetto di modificazione agli articoli 58 e 70 delle tariffe, riguardanti i termini per la resa a destinazione delle merci a grande ed a piccola velocità.

L'interpretazione che dei detti articoli viene data dai Giudici Conciliatori, interpretazione contraria ai giudicati della Cassazione di Roma e di Torino, è causa di danni considerevoli alle Società ferroviarie, per quanto concerne la liquidazione dei rimborsi per ritardata consegna delle merci, e ciò ad opera di numerosi incettatori di reclami del pubblico, i quali hanno oramai creato a loro esclusivo vantaggio, una assai proficua fonte di lucro mercè gli onorari di procuratore ammessi dalla legge nei giudizi in conciliazione.

Colla proposta delle Società sarebbe eliminata la possibilità di erronea, o meglio, arbitraria interpretazione degli articoli 58 e 70 delle tariffe, interpretazione che verrebbe così ricondotta allo spirito delle disposizioni, e ciò in conformità a quanto oramai la Magistratura Suprema ha solennemente sanzionato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — Il Consiglio comunale di Vercelli, su proposta della Giunta, approvò la domanda da presentarsi al Governo del Re per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella secondo i progetti dell'ing. Cedale per il tronco Vercelli-Gattinara, e degli ing. Lanino e Manfredini per il tronco Biella-Gattinara.

Ferrovia Valle Brembana. — Per l'esercizio di questa ferrovia, mentre nel precedente numero abbiamo annunziata la costituzione della Società concessionaria, sabato scorso il Tribunale di Bergamo ha emesso un decreto col quale non riconosce la costituzione della detta Società anonima per la costruzione ed l'esercizio della ferrovia elettrica in parola.

La ragione del negato riconoscimento è che nell'assemblea del 7 corr. furono portate modificazioni che il Tribunale ha ritenute contrarie al programma in base al quale erano state accolte le adesioni dei sottoscrittori delle azioni.

Contro tale decreto del Tribunale, i procuratori della Società interposero appello alla Corte di Brescia.

Ferrovia Civitavecchia-Gallese. — Al Ministero dei Lavori Pubblici, per parte dell'ing. Nicola Petrucci, è stato presentato un progetto di ferrovia per congiungere con una linea, la più breve possibile, Civitavecchia con la Orte-Terni.

Il tracciato è per km. 94.670 con pendenza del 17 0/00 in brevi tratti, con un risparmio di circa 7 km. su tutti i tracciati presentati fin qui e con 13 gallerie di meno, cioè con soli m. 2767 di galleria.

La spesa, preventivata di 27 milioni, verrebbe ridotta a 16, compresi anche i miglioramenti al tracciato introdotti dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

Dei Comuni interessati alcuni hanno già aderito al nuovo progetto; nuove adesioni si attendono.

Ferrovia Teramo-Giulianova. — Fra i promotori di questo tronco da trasformarsi in esercizio econo-

mico, vi fu il 20 corr. una riunione presso la Prefettura di Teramo.

Gli intervenuti furono d'accordo sulla trasformazione, specie in vista della notevole riduzione dei prezzi che si conseguirebbe sulle tariffe attuali e in vista dell'aumento delle coppie di treni che non può mancare.

Ferrovia nel Ferrarese. — È noto che da qualche tempo un'agitazione legale è sorta a Rovigo a proposito della linea Copparo-Adria. A questo movimento si è voluto adesso dare un aspetto più complesso studiando importanti progetti ferroviari che interessano tutta la vasta zona del basso Ferrarese.

In massima i progetti mirerebbero a prolungare la Bologna-Portomaggiore fino a Copparo, passando per Migliarino e Formignana, da Copparo attraverso Cologna, Seravalle, Ariano, estremo lembo della provincia di Ferrara, unendo la linea a quella d'Adria Pieve di Sacco. Quivi, con un biforcamento la linea si volgerà per un lato a Padova, sostituendo con un tratto di ferrovia ordinaria la tramvia ora esistente e per l'altro giungendo a Venezia per Dolo.

La Deputazione provinciale di Rovigo frattanto apporterà modificazioni al costruendo ponte in ferro sul Po fra Corbola e Bottrigre, per renderlo adatto alle necessità ferroviarie.

Assuntrice di questi lavori sarà la Società Veneta di costruzioni ferroviarie, la quale sta iniziando i saggi per la compilazione del relativo progetto tecnico.

Ferrovia Lugano-Laveno-Porto Ceresio. — Il Municipio di Lugano ha indetto una riunione, per il 1° marzo, in Lugano, di delegati dei Comuni interessati alla costruzione della linea Lugano-Laveno-Porto Ceresio.

Ferrovia Bari-San Nicandro-Matera. — Una imponente dimostrazione, dopo l'avvenuto solenne comizio popolare, percorse, la sera del 25 corr., le vie di S. Nicandro di Bari, reclamando la costruzione della ferrovia Bari-San Nicandro-Cassano-Altamura-Matera.

Queste popolazioni, sempre trascurate finora, sperano di vedere accolti i loro voti, trattandosi dei più vitali interessi di tutta una regione.

Ferrovia Calabresi. — Dal Ministero dei Lavori Pubblici è stato disposto che dagli uffici competenti, a spese dello Stato, sieno redatti i progetti delle linee ferroviarie Cosenza-Paola a scartamento ordinario e delle altre linee calabresi a scartamento ridotto.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 3,480,641.90, con un aumento di lire 339,792.59 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 10 febbraio 1904 si ragguaglia a L. 13,652,524.30, e presenta un aumento di L. 1,021,682.79 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovia della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 gennaio 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 gennaio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascsero a L. 385,515, e presentano una diminuzione di L. 11,671 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 gennaio 1904 ammontano a L. 7,697,030, con un aumento di L. 336,964 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di gennaio 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di gennaio 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	gennaio 1903
Passeggeri trasportati . Num.	176,000	162,617
» introito . . . L.	410,000	384,782.76
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	370	368
» introito . . . L.	32,500	31,776.14
Bestiame trasportato . Capi	3,535	10,942
» introito . . . L.	17,500	43,382.97
Merce trasportata . . Tonn.	83,000	81,535
» introito . . . L.	850,000	863,987.33
Introito complessivo . .	1,310,000	1,323,919.20
» chilometrico . . .	4,746.38	4,796.81
Proventi diversi . . .	80,000	80,740.52
Introito generale . . .	1,390,000	1,404,659.72
Spesa complessiva . . .	1,010,000	941,558.65
» chilometrica . . .	3,659.40	3,411.44
Introito netto . . .	380,000	463,101.07

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Francesi. — *Nuova linea.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia della Ferrovia Parigi-Orléans ad aprire all'esercizio la linea da Tulle ad Argental.

Questa linea, che è allo scartamento di un metro, ha una lunghezza di m. 32,064 e comprende, indipendentemente dalle due stazioni estreme, le fermate e le stazioni seguenti: fermata di Laguenne, stazione di Saint Donnat-Avalouje, stazione di Paudrigue, fermata di Saint-Sylvain, stazione di Forges e stazione Saint Chamaut.

La ferrovia del Monte Bianco. — Il *Petit Marseillais* scrive che in seguito ai passi fatti dall'ex-Ministro delle Colonie Chautemps, deputato di Bonneville, il Ministro dei Lavori Pubblici lo ha informato che lo studio d'una linea internazionale secondaria di ferrovia attraverso il Monte Bianco è stato affidato all'ingegnere in capo di ponti e strade, signor Jacquier.

Questa linea, destinata a riunire le ferrovie delle valli che discendono da una parte e dall'altra delle Alpi verso la Francia e l'Italia, non attraverserebbe in tunnel il Monte Bianco, perchè la spesa sarebbe sproporzionata ai risultati. Si tratta assai più modestamente di ricercare se la linea elettrica di Chamounix esistente attualmente può essere prolungata fino a Courmayeur con una spesa relativamente poco elevata, suscettibile di essere accettata dai Governi italiano e francese.

Si riunirebbe così la valle di Chamounix e la Valle di Aosta con una linea che, quantunque secondaria, costituirebbe nondimeno per queste due valli e per le regioni vicine un grande vantaggio.

E' da sperare che se lo studio ordinato dimostra la possibilità di costruire questa linea, la Francia e l'Italia non rifiuteranno il loro massimo concorso finanziario.

A questo proposito, la Società Torinese promotrice dell'Industria nazionale, che si è fatta iniziatrice di un Comitato per una ferrovia Aosta-Martigny, in sua adunanza del 22 corrente, ha votato il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, udita la relazione del Presidente della Società promotrice dell'industria nazionale, nonchè le considerazioni del rappresentante il Municipio di Torino e del Presidente della Camera di Commercio;

« Delibera di costituirsi in Comitato per promuovere, in base al programma esposto, un Concorso internazionale per un progetto di massima di ferrovia fra Torino e Martigny, che meglio corrisponda agli interessi di Torino e della sua regione ».

La ferrovia diretta Parigi-New York. — Non è ancora ultimata la grande linea transiberiana colle sue diramazioni in Cina e già si pensa ad una nuova ferrovia ancora più ardita.

I progetti comunicati dalla « Società tecnica imperiale russa (Sezione linee ferroviarie) » sono di una tale arditezza, che sembrerebbero addirittura fantastici, se non avessero una sicura conferma nelle ragioni economiche.

Si tratta di una nuova grande ramificazione della linea transiberiana in direzione Est, che attraversando in tunnel lo stretto di Behring, si prolungherebbe attraverso l'Alaska fino alla costa canadese ed alla linea del Pacifico; sarebbe così stabilita una comunicazione diretta Parigi-New York.

Questa ramificazione si staccerebbe dalla linea transiberiana a Irkoutsk, passerebbe a Jakoutsk sul fiume Lena ed arriverebbe allo stretto di Behring con una linea di 3000 km.; il tronco attraverso l'Alaska ed il Canada fino alla linea del Pacifico misurerebbe circa 6000 km.; una lunghezza totale di linea di 9000 km., comprendendo i 60 km. di tunnel sotto lo stretto.

Secondo rapporti redatti da Commissioni di tecnici americani, non si verificherebbero nel tracciato difficoltà speciali; a New York e a Parigi si sono già formate Società per lo sfruttamento delle miniere della Siberia e dell'Alaska; in special modo, oro e rame.

La missione d'esplorazione americana era capitanata dall'esploratore Harry che conosceva perfettamente la regione.

La costruzione stessa del tunnel non presenta, secondo i rapporti, gravi difficoltà costruttive, perchè il fondo si trova a soli 50 metri di profondità, e perchè nel mezzo dello stretto si trova un'isola che permetterebbe, mediante un pozzo, di attaccare il tunnel da due parti differenti.

Questo tunnel non avrebbe insomma che una maggiore lunghezza di 20 km. su quelli già progettati in Scozia ed Irlanda, avendo su questi il vantaggio di poter avere quattro punti d'attacco.

La Russia sarebbe favorevole all'impresa: la linea Parigi-New York passando per Berlino, Mosca, Irkoutsk, Iaffoutsk e lo stretto di Behring, misurerebbe 18,000 km.

Notizie Diverse

Treno-lampo elettrico fra Berlino e Amburgo. — Si annunzia che, in seguito ad esperimenti di trazione elettrica dei treni sulla ferrovia militare da Berlino-Zossen, il Governo tedesco ha deciso di mettere in servizio un « treno lampo » di questo genere fra Berlino ed Amburgo.

Una linea speciale sarà destinata alla sua circolazione, e la sua velocità media dev'essere di 200 chilometri all'ora. Gli ingegneri tedeschi sperano che questo nuovo treno potrà essere attivato prima della fine del 1904. Il tragitto Berlino-Amburgo si effettuerà così in due ore.

Il ponte sul fiume San Lorenzo presso Quebec. — La *Eng. News* annunzia che furono recentemente ultimate le pile del ponte sul fiume S. Lorenzo, situato circa 11 km. a monte di Quebec, poco a valle di Montréal, in una stretta, ove la larghezza dello specchio d'acqua è di m. 579 a bassa e di m. 762 ad alta marea, mentre la profondità massima, nel filone, raggiunge m. 54.90.

Le sponde s'innalzano ivi rapidamente all'altezza di 45 a 60 m.; si rese così possibile la costruzione di un ponte sospeso a tre luci, la centrale di m. 549 (superiore di m. 27.40 a quella del ponte sulla Forth, che era finora la massima esistente) e le laterali di m. 152.64, rimanendo libera l'altezza di m. 45.70, in alta marea, quanta ne occorre per la navigazione.

Il ponte porta, fra le due travi principali, una ferrovia a due binari, ed esternamente, su uno dei lati, un binario per tramvia elettrica, sull'altro una strada carrozzabile.

La muratura è di calcestruzzo con rivestimento di pietra da taglio. Le due spalle termineli sorgono alla sommità

delle ripide sponde e le due pile intermedie al piede di esse. Quelle ed una di queste furono fondate sulla roccia; l'altra pila, quella di sud, sopra uno strato d'argilla della potenza di circa m. 25.

Le fondazioni delle due pile furono eseguite ad aria compressa con cassoni lunghi m. 45.70, larghi m. 14.90, alti m. 7.60, con camere di lavoro alte m. 1.90, divise da pareti in 6 scompartimenti. I cassoni furono affondati uno a m. 18, l'altro a m. 25 sotto l'alta marea, fino a raggiungere uno strato di sabbia, ghiaia e ciottoli con grossi blocchi; quello di sud fino a m. 25 sotto all'alta marea. Tutto il lavoro di fondazione fu eseguito in 130 giorni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Potenza (5 marzo, ore 12, def.). — Appalto della fornitura di breccie ed altre opere di manutenzione sulla strada provinciale Agri-Pergola, 1° tronco, 2° tratto della traversa di Marsiconuovo, all'asse della strada per Tramutola, di m. 18,701.85, per un quinquennio, per L. 12,984, provv. agg. per L. 11,684.30. Dep. provv. L. 400.

Orfanotrofio Provinciale di S. Lorenzo di Grosseto (5 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del fabbricato ed annessi da destinarsi a sede dell'Orfanotrofio Femminile di S. Lorenzo, per L. 33,745.30. Dep. provv. L. 1700. Cauz. L. 3400. Ultimazione lavori giorni 300.

Municipio di Aliano — Potenza (5 marzo, ore 9). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana minacciante l'abitato di quel Comune, per L. 31,000. Offerte fino al 4 marzo. Dep. provv. L. 1600. Fatali dopo 15 giorni.

R. Prefettura di Lucca (7 marzo, ore 12). — Appalto delle seguenti opere d'ingrandimento della Darsena di ponente nel portocanal di Viareggio: 1) scavo all'asciutto e dentro l'acqua per la formazione di un nuovo specchio acqueo di forma rettangolare, lungo m. 150, largo m. 100 e profondo m. 2.50 sotto il livello medio del mare; 2) costruzione di muri di sponda in tre lati del detto specchio acqueo ed impianto di una banchina di ormeggio nel quarto lato rivolto ad ovest; 3) apertura di una bocca larga m. 15 per mettere in comunicazione il nuovo specchio acqueo con la esistente Darsena; 4) raccordamento dei piazzali circostanti al nuovo bacino con quelli della Darsena esistente e lavori diversi di sistemazione, per complessive L. 193,350, provv. agg. al signor Taddei Ferdinando, domic. a Lucca, col ribasso del 7.95 0/0. Consegna lavori 4 anni. Deposito provv. L. 10,000.

R. Prefettura di Reggio (7 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di parziale ripristino e prolungamento verso monte della difesa al froldo Fornace di Torricella, in Comune di Motteggiana (provincia di Mantova), per L. 63,640. Consegna lavori 150 giorni. Docum. 2 marzo. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Cosenza (7 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla bonifica della valle del Crati dal burrone Castagnella alla confluenza del torrente Busento e per la bonifica della valle del Busento, dal vallone di Portapiana alla confluenza nel Crati, in Comune di Cosenza, per L. 274,064.60. Consegna lavori 30 mesi. Docum. 29 febbraio. Dep. provv. L. 20,000.

Municipio di Cuneo (7 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di deviazione della strada Cuneo Villafalletto, mediante la costruzione di due nuovi tronchi a destra ed a sinistra del torrente Grana, comprendente la costruzione dei nuovi tratti di strada, per la lunghezza di m. 2463.40, le opere d'arte relative, escluso il ponte sul torrente Grana, la gettata di massi a difesa delle testate del ponte, il rettilineamento della strada comunale al cimitero di S. Benigno e di un tratto della strada vicinale detta della Crocetta, ed altre opere accessorie minori, per L. 31,000, oltre a L. 2000 per imprevisti e L. 1000 a corpo per indennità e spese. Docum. fino al 27 febbraio. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 3000. Consegna lavori 180 giorni.

Municipio di Taranto (7 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione del basolato della discesa di S. Eligio, dall'angolo

sud-ovest della casa Giovinnazzi al principio della calata commerciale, per L. 11,397.52. Consegna lavori 2 mesi. Cauz. L. 1200. Deposito provv. L. 600. Dep. spese L. 300. Fatali 28 marzo, ore 11.

Municipio di Seregno — Milano (7 marzo, ore 13, def.). — Appalto della novennale manutenzione dal 1° aprile 1904 al 31 marzo 1913 delle strade interne ed esterne, piazze, vasche, manufatti ed altre opere pubbliche comunali, comprese la traversa interna della strada provinciale Vallassina, per annue L. 8011. Dep. provvisorio L. 1602.20. Dep. spese L. 1500. Fatali 22 marzo, ore 13.

Amministrazione provinciale di Modena (7 marzo, ore 14, 2°). — Appalto della costruzione del tronco Riobeco-Riolumato, della strada provinciale di serie n. 40, di m. 4785.54, per L. 237,174.47, ivi comprese L. 35,982.56 per lavori e compensi a corpo. Deposito provv. L. 9000. Cauz. decimo. Consegna lavori 400 giorni. Deposito spese L. 3500.

Municipio di Corte de' Cortesi — Cremona — (8 marzo, ore 13, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso scuole e Municipio, per complessive L. 44,025.13. Deposito provv. L. 3000. Cauzione L. 7000.

Municipio di Polcenigo — Udine — (8 marzo, ore 10, 2°). Appalto delle opere necessarie alla costruzione di due edifici scolastici nelle frazioni di San Giovanni e di Coltura, per L. 33,044.36. Deposito spese L. 600. Ultimazione lavori 180 giorni.

Direzione Genio Militare di Napoli (8 marzo, ore 16, unico def.). — Appalto dei lavori di restauro dei tetti e delle tettoie di Sant'Eligio e San Martino in Capua, per L. 5000. Dep. provvisorio L. 500. Ultimazione lavori giorni 100. Documenti fino al 5 marzo.

Direzione Genio Militare di Venezia (8 marzo, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di consolidamento nel fabbricato S. Eustacchio in Venezia, per L. 9400. Dep. provv. L. 940. Deposito spese L. 800. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti fino al 6 marzo.

Amministrazione Provinciale di Roma (8 marzo, ore 11, termini abbreviati). — Appalto dei lavori di deviazione alla strada provinciale Appia, tratto 2°, dal piazzale di Porta Romana al piazzale della stazione ferroviaria di Velletri, di m. 1776.83; provinciale maestra d'Italia, di m. 992, pel quinquennio 1904-1908 per annue L. 13,500. Dep. provv. L. 1300. Cauz. un quinto.

Municipio di Salò — Brescia — (10 marzo, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori per la ricostruzione del palazzo municipale, per L. 60,884. Offerte fino al 9 marzo. Dep. provv. L. 6000. Consegna lavori 12 mesi. Dep. spese L. 500.

Municipio di Melegnano — Milano — (10 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un edificio scolastico, per L. 18,847.30. Dep. provv. L. 900.

Municipio di Podenzano — Piacenza — (10 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio scolastico nel capoluogo, per L. 19,936.02. Depos. provv. L. 500. Cauzione L. 1000. Ultimazione lavori giorni 120. Deposito spese L. 500.

Amministrazione del Manicomio maschile centrale veneto di San Servolo in Venezia (10 marzo, ore 15, offerte segrete e ad inc. def.). — Appalto dei lavori di risanamento del Manicomio maschile di S. Servolo, per L. 247,515.40. Consegna lavori 150 giorni. Documenti fino al 2 marzo, ore 17. Dep. provv. L. 15,000. Cauzione L. 25,000.

Amministrazione del Manicomio femminile centrale veneto di San Clemente in Venezia (10 marzo, ore 15, unico def. e ad off. segrete). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione per agitate, nell'isola di S. Clemente in Venezia, per L. 176,867.15. Consegna lavori 300 giorni. Docum. fino al 2 marzo. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 18,000.

Intendenza di Finanza di Cosenza (12 marzo, ore 10, inc. def.). — Appalto delle opere e provviste necessarie all'adattamento del fabbricato demaniale ex-convento di S. Chiara in Cosenza ad uffici finanziari, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 7.85 0/0 su L. 155,640, e cioè per L. 143,422.26, oltre L. 14,360 per imprevisti, e quindi in grado di ventes., col rib. di L. 10,828.40, e cioè per L. 132,593.86. Dep. provv. L. 500. Offerte fino all'11 marzo.

Prefettura di Firenze (15 marzo, ore 10, unico def. incanto e ad off. segrete). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del torrente Greve, fra il molino Lampredi a Ponte a Greve e di quello destro fra Ponte a Greve e l'incontro dell'argine d'Arno presso la palancola di Montignano, nonché della cresta dell'argine destro fra Scandicci e Ponte a Greve e di parte della sponda sottostante, per L. 34,738.53. Consegna lavori 240 giorni. Documenti fino al 7 marzo. Dep. provv. L. 3000.

Prefettura di Catania (16 marzo, ore 10, unico def. inc. e ad offerte segrete). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana in contrada S. Miceli, fra i ponticelli 6 e 8 del tronco dal bivio Cimarosa alla stazione ferroviaria di Leonforte della strada nazionale n. 70, per L. 26,100. Dep. provvisorio L. 1300. Cauzione decimo. Ultimaz. lavori 5 mesi. Documenti fino al 7 marzo.

R. Prefettura di Foggia (17 marzo, ore 10, un. def. incanto e ad off. segr.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per il prolungamento dei moli allo sbocco a mare della foce del lago di Lesina nella località Acquarotta (provincia di Foggia) e la costruzione di un pignone a difesa della foce medesima, per complessive L. 136.300. Consegna lavori 24 mesi. Documenti fino al 7 marzo. Dep. provv. L. 6000.

Prefettura di Napoli (18 marzo, ore 10, unico def. incanto e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di sistemazione e lastricamento di una zona della strada Crocelle, in corrispondenza dei Magazzini generali nel porto di Torre Annunziata, per L. 26.100. Offerte fino al 17 marzo. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 1200.

Prefettura di Aquila (21 marzo, ore 10, off. segr.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 48, Teramo-Aquila, compreso tra il fosso Ortolano e la stazione ferroviaria di Aquila, di m. 36.337, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1904-1910, per complessive L. 141.741.30. Docum. 11 marzo. Dep. provvisorio L. 5000. Cauz. metà canone annuo. Fatali senza ulteriore avviso 6 aprile.

Prefettura di Venezia (28 marzo, ore 11, unico def. incanto e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di manutenzione ed illuminazione dei fari, fanali e boe luminose della Provincia di Venezia, nel biennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per complessive lire 37.000. Doc. fino al 18 marzo. Dep. provv. L. 1500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali Spezia e Napoli (8 marzo, ore 12, migl. di ventes.). — Fornitura alla R. Marina di acciaio Martin-Siemens in masselli tondi e prismatici, per complessive lire 44.000 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia e Napoli e Regio Cantiere di Castellammare, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 2 0/0, e cioè per L. 43.120. Cauz. L. 4400.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (9 marzo, ore 9, off. segr.). Fornitura di kg. 4350 di ottone in verghe, a lire 1.60, L. 6960; kg. 400 di ottone in bandelle, a L. 1.80, L. 720. Totale L. 7680. Cauz. L. 768. Consegna 50 giorni.

— (12 marzo, ore 9, off. segr.). — Fornitura di kg. 1580 di ottone in verghe, a L. 1.60, L. 2528. Cauz. L. 253. Cons. 40 giorni.

— (19 marzo, ore 9, inc. def. e ad off. segr.). — Fornitura di ottone in verghe (per anelli plastici), kg. 1300 a L. 1.85, L. 2405. Cauz. L. 241. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina Costruzioni Artiglieria di Genova (17 marzo, ore 12, off. segr. e ad inc. def.). — Fornitura di rame in verghe sagomato delle seguenti lettere: D 1, kg. 1060; D 2, kg. 420; E 1, kg. 120; F 2, kg. 1840; F 3 bis, kg. 6460; G 1, kg. 2000; G 2, kg. 1500; H 1, kg. 800; H 2, kg. 600. Totale kg. 14.800 a lire 41.440. Cauz. L. 4144.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

Febbraio 20 Febbraio 27

Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	459	456
» » Meridionali	710	711
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	453	455
» » » (2 ^a »)	442	440
» » » Secondarie Sarde	275	270
» » » Sicule	700	635
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » » Sicule A. B. C. D.	351	340
» » » Cuneo 3 0/0	380	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99.80	99.50
» » » Mediterranee 4 0/0	503	506.50
» » » Meridionali	353.50	343
» » » Palermo-Marsala-Trapani	313	309
» » » » 2 ^a emiss.	318	306
» » » Sarde, serie A.	368	358
» » » » serie B.	368	358
» » » » 1879	368	358
» » » Savona	380	366
» » » Secondarie Sarde	505	501
» » » Sicule 4 0/0 oro	513	510
» » » Tirreno	510	500
» » » Vittorio Emanuele	374	367

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 21^a Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	V. AGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	103,458.00	2,638.00	27,868.00	129,418.00	9,651.00	273,031.00	618.00	442.00
1903	100,071.00	2,771.00	30,817.00	157,106.00	4,543.00	295,308.00	618.00	478.00
Differenze nel 1904	+ 3,387.00	- 133.00	- 2,949.00	- 27,688.00	+ 5,108.00	- 22,277.00	»	- 36.00

PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 GENNAIO 1904.

1903-904	2,244,626.00	47,825.00	437,048.00	3,167,361.00	39,617.00	5,936,477.00	618.00	9,606.00
1902-903	2,176,526.00	50,468.00	413,970.00	3,099,991.00	37,176.00	5,778,131.00	618.00	9,350.00
Differenze nel 1903-904	+ 68,100.00	- 2,643.00	+ 23,078.00	+ 67,370.00	+ 2,441.00	+ 158,346.00	»	+ 256.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE

1904	45,841.00	1,099.00	17,699.00	32,804.00	1,227.00	98,670.00	482.00	205.00
1903	40,727.00	996.00	18,426.00	29,802.00	1,045.00	90,996.00	482.00	189.00
Differenze nel 1904	+ 5,114.00	+ 103.00	- 727.00	+ 3,002.00	+ 182.00	+ 7,674.00	»	+ 16.00

PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 GENNAIO 1904.

1903-904	861,386.00	18,499.00	247,145.00	605,110.00	9,420.00	1,741,560.00	482.00	3,613.00
1902-903	794,729.00	15,720.00	227,691.00	541,733.00	7,757.00	1,587,630.00	482.00	3,294.00
Differenze nel 1903-904	+ 66,657.00	+ 2,779.00	+ 19,454.00	+ 63,377.00	+ 1,663.00	+ 153,930.00	»	+ 319.00

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE

1904	7,874.00	402.00	2,111.00	3,427.00	»	13,814.00	23.00	601.00
1903	5,784.00	214.00	1,194.00	3,690.00	»	10,882.00	23.00	473.00
Differenze nel 1904	+ 2,090.00	+ 188.00	+ 917.00	- 263.00	»	+ 2,932.00	»	+ 128.00

PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 GENNAIO 1904.

1903-904	108,405.00	4,138.00	36,435.00	69,984.00	31.00	218,993.00	23.00	9,521.00
1902-903	100,299.00	3,710.00	36,486.00	63,829.00	31.00	194,305.00	23.00	8,448.00
Differenze nel 1903-904	+ 8,106.00	+ 428.00	+ 9,999.00	+ 6,155.00	»	+ 24,688.00	»	+ 1,073.00

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3308	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	6362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: **CESARE VERONA**, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in **TORINO** — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso **RIVOLI**

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4)			PARIGI (5)			Osservazioni.
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIOGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni	
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni	
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni	
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—	
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—	BIOGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; egli raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capostazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Brindisi per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—	
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—	
Brindisi (id. id.)	—	—	—	—	—	—	6 mesi (*)	—	—	—	
Brindisi (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—	

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULA EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	11 — a.	2 20 p.	9 — p.	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50 14 57 — — Lusso — —
Douvres (via Eur. sec.) Arr. 11 05 a. 12 30 p. 12 34 p.	—	—	11 — p.	2 20 p.	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30 23 10 — —
Calais Maritime (via francese) Par. 1 15 p. 1 30 p. 1 36 p.	—	—	2 20 p.	2 24 p.	12 20 a.	12 24 a.	Firenze	21 10 6 10 — —
Calais-Ville (Buffet) Par. 1 15 p. 1 30 p. 1 36 p.	—	—	3 — p.	3 06 p.	1 50 a.	1 56 a.	Brindisi	7 — — — —
Boulogne-Tintelleries Arr. 11 50 a. 1 30 p. 1 34 p.	—	—	4 10 p.	5 50 p.	2 29 a.	2 31 a.	Ancona	20 25 — — — —
Folkestone (s.l.c.) Arr. 11 50 a. 1 30 p. 1 34 p.	—	—	5 54 p.	6 17 p.	—	—	Bologna	1 35 10 30 — — 14 20
Boulogne (Buffet) Central Par. 2 18 p. 2 15 p.	—	—	6 25 p.	6 25 p.	—	—	Alessandria	11 25 19 42 — — 20 55
Amiens (Buffet) Arr. 4 10 p. 4 15 p.	—	—	5 16 p.	5 21 p.	—	—	Torino Arr.	13 10 22 41 — — 23 —
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) (****) Par. 4 45 p. 6 05 p.	—	—	6 55 p.	9 15 p.	—	—	Brindisi Par.	8 50 — — — — 9 42
Paris-PLM (Buff.) 1 ^a 2 ^a cl. W. L. Lusso 1 ^a 2 ^a cl. 1 ^a 2 ^a 3 ^a cl. (M) (N)	7 10 p. 8 50 p. 11 40 a.	10 25 p. 10 35 p. 9 20 a.	2 — p. 2 4 p. 7 07 p.	9 35 a.	—	—	Napoli	14 10 — — — — 8 —
Dijon	12 15 p. 1 21 a.	2 55 a. 3 39 a.	1 10 p. 1 16 a.	10 44 p.	—	—	Roma	21 15 — — — — 18 30
Evian	1 10 p. 9 18 a.	—	11 16 a.	10 44 p.	—	—	Livorno	20 — — — — 17 35
Genève	10 20 a. 7 11 a.	—	11 16 a.	10 44 p.	—	—	Firenze	23 5 — — — — 20 20
Chamonix	12 40 p. 6 19 a.	—	7 4 a.	10 25 a.	—	—	San Remo	19 10 — — — — 19 19
Aix-les-Bains	8 59 a. 6 19 a.	—	7 4 a.	10 25 a.	—	—	Genova	2 50 — — — — 4 2
Chambéry	9 27 a. 6 45 a.	—	7 4 a.	10 25 a.	—	—	Torino Arr.	7 31 — — — — 23 —
Annecy	1 44 p. 10 30 p.	—	9 54 a.	7 45 p.	—	—	Venezia Par.	— — — — — 14 —
Orino (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Arr.	19 13 —	2 50 14 29	7 30 —	8 21 a.	—	—	Milano	— — — — — 20 20
Torino Par.	20 —	6 45 14 50	—	8 50 —	—	—	Novara	— — — — — 21 19
Vara Arr.	21 56 —	9 44 16 47	—	11 1 —	—	—	Torino Arr.	— — — — — 23 15
Alo Arr.	23 05 —	10 15 17 46	—	12 10 —	—	—	Torino Par.	7 48 — — — — 28 35
Venezia Arr.	4 23 —	23 30 —	—	18 45 —	—	—	Modane (ora franc.) . . .	11 32 a. — — — — 8 5
Torino Par.	20 05 —	3 10 15 —	8 55 —	8 50 —	—	—	Chambéry	3 2 p. — — — — 8 40 p.
Loira Arr.	23 25 —	6 40 18 16	17 1 —	12 3 —	—	—	Aix-les-Bains	3 43 p. — — — — 9 10 p.
San-Remo	6 6 —	23 32 —	16 59 —	16 59 —	—	—	Chamonix	9 51 a. — — — — 2 50 p.
A	3 30 —	10 55 23 43	16 55 —	16 55 —	—	—	Evian	12 38 p. — — — — 5 39 p.
Firenze	7 27 —	14 11 1 38	19 13 —	19 13 —	—	—	Genève	1 55 p. — — — — 7 55 p.
Livorno	5 36 —	15 23 0 35	17 55 —	17 55 —	—	—	Dijon	12 4 a. — — — — 2 16 a.
La	10 10 —	17 50 7 40	23 43 —	23 43 —	—	—	Paris-PLM (Buff.) . . .	6 30 a. — — — — 6 50 a.
oli	18 35 —	23 25 13 36	7 —	7 —	—	—	(****) Par.	7 09 a. — — — — 9 58 a.
disi	—	18 7 8 6	18 7 —	18 7 —	—	—	Arr.	7 52 a. — — — — 10 46 a.
no Par.	20 05 —	—	15 —	8 55 —	—	—	Paris-Nord	1 24 cl. 1 24 cl. (G) 1 24 cl. 1 24 cl. Franco 1 24 cl.
andria Arr.	21 31 —	—	17 30	19 16	—	—	(Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a. — — — — 9 45 a.
yna	2 31 —	—	2 31	23 30	—	—	Arr.	10 10 a. — — — — 11 35 a.
Ancona	7 13 —	—	7 13	23 —	—	—	Par.	10 14 a. — — — — 1 — p.
Brindisi	21 48 —	—	21 48	10 59	—	—	Arr.	11 52 a. — — — — 1 4 p.
ze	6 34 —	—	6 34	5 40	—	—	Bologna (Central) Par.	11 54 a. 12 mer.
i Arr.	18 10 —	—	18 10	23 25	—	—	(Buffet) Arr.	12 mer.
	18 35 —	—	18 35	7 —	—	—	(ora fr.) Par.	12 09 p.
							(ora fr.) Par.	12 05 p.
							Folkestone	2 — p.
							Boulogne-Tintelleries Arr.	12 03 p.
							lories Par.	12 05 p.
							Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 45 p.
							Calais (ora francese) Arr.	12 50 p.
							Maritime (Buffet) Par.	1 20 p.
							ora fr. sec. Par.	1 16 p.
							Douvres	3 5 p.
							Londres (Victoria) Arr.	6 45 p.
							Ch.-Cross Par.	8 45 p.

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***). Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in esse per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato interamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.30 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Venezia alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — *Viaggio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Maccon e solo 1^a classe da Maccon a Parigi.* — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Maccon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. prende solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambérieu); 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Maccon e 3^a classe da Maccon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

**Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.**

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1.^a

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

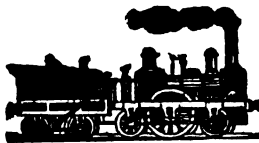
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le inchieste ferroviarie.* — *La via più diretta per favorire Napoli.* — *Le ferrovie del Giappone e della China.* — *Le bonifiche in Italia.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti)* — *Prodotti deceduti delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LE INCHIESTE FERROVIARIE

Ha messo a gran rumore il campo ferroviario un articolo comparso nella *Tribuna* del 22 febbraio, il quale non sembra scritto dalla Direzione del giornale.

L'articolo prende occasione dell'interrogazione dell'onorevole Guicciardini per fare un attacco a fondo contro la Commissione Reale dell'ordinamento delle ferrovie, e personalmente contro l'onorevole Saporito, Presidente e Relatore di detta Commissione.

Per ciò che riguarda i lavori delle Commissioni, io sono assai più radicale dell'autore dell'articolo, perchè non è da oggi che ho sostenuta la tesi generale che in Italia non si dovrebbero mai fare delle inchieste, perchè noi Italiani non le sappiamo fare. E per ciò che riguarda in modo speciale la Commissione Reale ho pubblicato lo scorso anno un opuscolo per mettere in luce le principali inesattezze e i principali errori in cui è caduto l'on. Saporito.

Ma qui mi pare utile di ritornare sull'argomento delle Commissioni d'inchiesta, perchè ciò che ora avviene alla Commissione dell'onorevole Saporito, non è un fenomeno speciale ed isolato, ma è la ripetizione di quello che è avvenuto a tutte le altre precedenti inchieste.

Si prendano ad esame tutte le inchieste che si sono fatte in Italia dal 1860 fino ad oggi, e si troverà che le più fortunate sono quelle che, come le montagne di Orazio, hanno partorito il piccolo topolino, mentre altre, dopo inutili conati, non hanno nemmeno prodotto quel animalluccio.

E le ragioni di questi insuccessi sono due principali: la prima sta nella scelta delle persone che sono chiamate a comporre le Commissioni, la seconda sta nella mania di generalizzare ed ingigantire il compito assunto.

L'autore dell'articolo della *Tribuna* ha perfettamente ragione quando dice che i membri delle Commissioni d'inchiesta si scelgono per mettere in mostra le persone, senza mai pensare che le persone dovrebbero scomparire, e si dovrebbe badare esclusivamente alle cose.

E, per far posto a tutte le vanità, le nostre Commissioni riescono sempre troppo numerose. Tutte bravissime persone, ma d'indole, di coltura e di tendenze diverse, e

con questa composizione le discussioni diventano interminabili e inconcludenti, e finiscono per stancare anche i più volenterosi.

Poi pare che si metta ogni studio di eliminare dalle Commissioni tutti coloro che hanno competenza. E, per non parlare che dell'attuale Commissione Reale, vediamo che in essa non figura nemmeno un solo ferroviere, ed è strano che si pretenda che questa Commissione debba discutere e decidere di tutto il complicato tecnicismo ferroviario.

E di più, dovendo la Commissione decidere sul migliore ordinamento da dare alle ferrovie italiane, pare cosa di elementare buon senso che la maggioranza dei membri della Commissione fosse data dai commercianti e industriali, che sono quelli che maggiormente si servono delle ferrovie. Ma invece si è messa ogni cura a far sì che tutti indistintamente i membri della Commissione fossero di quelli che viaggiano gratuitamente per la loro qualità o di deputati, o di impiegati superiori del Governo.

Io sono ben lontano dal voler esagerare, ed ammetto ben volentieri che il buon senso, che viene dalla pratica della vita, spesso vale di più delle conoscenze tecniche e degli interessi dei commercianti. Ma è evidente esagerazione quella di mettere ogni cura, come ha fatto il Governo, di escludere dalla Commissione ogni tecnico di cose ferroviarie e ogni commerciante che usa delle ferrovie. Ma il Ministero dei Lavori Pubblici ha spinto l'esagerazione al segno che dovendo delegare come membri della Commissione due suoi impiegati, ha evitato di mettervi due Ispettori di Circolo e vi ha delegato due impiegati burocratici.

L'altra ragione dell'inerzia dei risultati delle nostre inchieste sta nella mania di generalizzare e ingigantire il compito delle Commissioni, e in parte è conseguenza della scelta delle persone.

Spesso la legge o il decreto che ordina l'inchiesta porta esso stesso questa amplificazione del programma, ma anche nel caso che ciò non sia, la Commissione, suggestionata dai precedenti e smaniosa di fare opera grande, rompe essa stessa ogni confine, e mettendo da parte tutto quello che si è detto e si è fatto da altri, prende le sue mosse « ab ovo », e come dice Dante, vuole « dar fondo a tutto l'universo ».

Così le nostre Commissioni impiegano degli anni per venire a conclusioni; stampano molti e grossi volumi, che nessuno ha la pazienza di leggere e studiare. Intanto il Governo per le vicende parlamentari cambia, e cambiano le idee e le tendenze, e tutto il lavoro delle Commissioni resta lettera morta.

E un altro inconveniente ancora ne viene. Le conclusioni delle nostre Commissioni hanno l'apparenza dell'autorità che viene dalla collettività di tante persone distinte che compongono la Commissione; ma questa apparenza generalmente è mentita, perchè tutte le conclusioni portano troppo evidente l'impronta personale del Presidente o del Relatore che, con un miracolo di costanza e di energia, è arrivato a formulare delle conclusioni fra l'indifferenza di tutti gli altri membri.

Io non so fino a qual punto il Ministero dei Lavori Pubblici possa scolarsi del ritardo che pone a prendere una decisione sul problema ferroviario, accusando la Commissione Reale di incertezza e di incoerenza, e gettando gran parte del torto sul suo Presidente, l'on. Saporito. Ma certamente non è giusto il tacere che gran parte della causa del ritardo e dell'insuccesso dell'on. Saporito viene dalla incertezza e dall'impreparazione del Governo stesso, che ha nominata la Commissione, e le ha dato il compito da risolvere.

Ma il punto sul quale io dissento completamente dallo scrittore dell'articolo della *Tribuna*, è quando dice che questa Commissione Reale nel suo primo stadio, sotto l'energica direzione dell'on. Gagliardo, diede in breve tempo buoni risultati.

Io credo invece che mai in Italia si abbiano avuti risultati più deplorabili di quelli che si sono avuti dalle conclusioni dell'on. Gagliardo, approvate dalla Commissione a maggioranza di voti.

A parte che un Collegio arbitrale sentenziò che quelle conclusioni erano ingiuste e parziali, nessuno certamente può non riconoscere che esse furono origine dell'agitazione e organizzazione dei ferrovieri, della minaccia di sciopero generale del 1901, e delle malaugurate trattative fatte dal Governo, che portarono all'erario un onere annuo di lire 4,200,000.

Passo più sconsigliato e più rovinoso non fu mai fatto da alcun Governo, e se si analizza accuratamente la cosa, si troverà che l'origine di essa sta nella relazione dell'on. Gagliardo.

Succeduto l'on. Saporito all'on. Gagliardo nella presidenza della Commissione, se il Governo voleva avere i risultati pronti e precisi, doveva in primo luogo cambiare radicalmente il compito dato alla Commissione, ed è ingiusto che oggi si voglia dare la croce addosso all'on. Saporito, mentre ieri era lodato del lavoro fatto e incoraggiato a continuarlo.

Nè deve recar meraviglia che in questi giorni la Commissione Reale si sia trovata discorde e non abbia votata la conclusione preparata dall'on. Saporito sulla grossa questione del riscatto delle Meridionali. La colpa non è nè dell'on. Saporito, nè dei singoli commissari, nè di altri; la colpa è del sistema, che porta fatalmente ad insuccessi ed a contraddizioni.

Intanto la scadenza delle attuali convenzioni si avvicina a grandi passi, e il Governo si trova indeciso oggi come lo era ieri. Si sono avuti in pochi anni parecchi ministri dei Lavori Pubblici, si è cambiato intieramente il Consiglio tre mesi or sono, ma resta sempre la stessa incertezza. Il Governo dà la colpa alla Commissione, ma questa alla sua volta si scagionerà, dando la colpa al Governo.

Ed io voglio ammettere ben volentieri che ognuno abbia un poco di ragione; ma di questo palleggiamento di accuse, di questa generale impreparazione che ne pagherà le spese saranno i contribuenti italiani, ai quali, come per ironia, si era fatta balenare la speranza di prossimi e importanti sgravi di imposte.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

La via più diretta per favorire Napoli⁽¹⁾

Colla legge 4 dicembre 1902, n. 506, lo Stato ha assunto l'impegno verso Napoli di costruire una linea ferroviaria direttissima (2), la quale, già essendo stata studiata da una speciale Commissione Reale, veniva progettata di km. 203 e valutata intorno ai 110 milioni. Essa avrebbe dovuto costruirsi mediante l'industria privata col sussidio annuo chilometrico di L. 8000, ma, nonostante si sia detto e ripetuto che molte Ditte italiane e forestiere avevano presentato domanda di concessione, lo Stato, per l'art. 7 di detta legge, si vede oggi costretto a provvedervi direttamente (3), perchè le domande all'atto pratico rimasero lettera morta (4).

Napoli dunque è in credito verso lo Stato di una linea più diretta fra Roma e Napoli, ed il Governo si dispone a soddisfare il proprio obbligo, avendo il Ministro dei Lavori Pubblici già formato uno speciale ufficio, principalmente a tale scopo. Ciò vuol dire che il Tesoro in breve volger di tempo dovrà provvedere alla relativa spesa preventivata, come si disse, in circa 110 milioni. Chi scrive ritiene che tale somma sarà molto sorpassata, tanto più volendosi predisporre la nuova ferrovia per un esercizio elettrico; ma, pur ammettendo approssimativamente esatto il preventivo, sta in fatto che Napoli può dirsi in credito verso il Tesoro dello Stato di una spesa non minore di 110 milioni.

Ora, nonostante l'obbligo esistente per legge, nonostante l'impegno dimostrato dal Governo per mantenerlo, è proprio ormai diventata una fatalità che quell'ingente capitale debba impiegarsi nella costruzione di una nuova ferrovia da Roma a Napoli, quando essa, allo stato delle cose, non è necessaria? Quando Napoli già si è fatto innanzi a chiedere al Governo aiuto per altri provvedimenti veramente necessari? Quando esso potrebbe aver maggior vantaggio col sfruttare subito, se non di tutto, almeno di buona parte del detto capitale per altri scopi veramente proficui, pur migliorando notevolmente le comunicazioni fra Roma e Napoli per sé e per le provincie meridionali, che pur s'intende di favorire colla costruzione della direttissima?

Chi scrive ritiene, ed altri pure (5), che le risposte a queste domande si possano desumere dal silenzio tenuto, circa la nuova linea, nella recente Relazione della Com-

(1) Siamo perfettamente d'accordo con l'autore del seguente articolo, pubblicato nell'*Economista d'Italia*, che rispecchia le opinioni da noi ripetute volte espresse intorno al grave argomento, di cui erroneamente si è fatta una questione regionale e politica.

(Nota del *Monitore*).

(2) L'impegno rimonta veramente alla legge del 1879, inquanto coll'art. 34 di essa si stabiliva che con legge speciale si sarebbe provveduto alla costruzione fra Roma e Napoli di una diretta comunicazione ferroviaria, alla quale avrebbero poi dovuto coordinarsi le linee da Velletri a Terracina e da Sparanise a Gaeta. Ma, per varie vicende, di cui sarebbe lungo lo scrivere, mentre, in base all'art. 10 della legge del 1888, sono state costruite la Velletri-Terracina e la Sparanise-Gaeta, quanto ad una più diretta comunicazione fra Napoli e Roma venne, per ora, provveduto colla rettifica del tronco Roma-Segni.

(3) L'art. 7 indicato si esprime così: « Decorso un anno dalla pubblicazione della presente legge per la direttissima Roma-Napoli e decorsi due anni per le altre linee complementari senza che sia avvenuta la concessione all'industria privata, il Governo del Re provvederà alla loro esecuzione con apposite proposte di legge ».

(4) Così avverrà per altre linee contemplate nella suddetta legge, come avvenne, or non è molto, anche dell'acquedotto pugliese; e così accadrà sempre quando il Governo continui nel sistema di preparare leggi in base a preventivi insufficienti con condizioni restrittive, diremmo quasi leonine, le quali leggi finiscono poi coll'essere proibitive. Del resto, chi scrive non fa appunti al riguardo, in quanto a ciò si deve se il Tesoro, in quest'ultimo decennio, ha potuto risparmiare non pochi milioni in costruzioni ferroviarie inutili, non ostante le sollecitazioni degli interessati che spinsero il Governo ad accontentarli col fare leggi sopra leggi, all'atto pratico inapplicabili, eccezione fatta per qualche linea in condizioni facilissime.

(5) Vedasi il recente studio pubblicato nell'*Italia Moderna* dall'ing. comm. Martorelli: « La direttissima Roma-Napoli ».

missione Reale che ha studiato i provvedimenti necessari per Napoli; silenzio eloquente, come ben disse l'ing. Martorelli, in quanto la detta Commissione non ha trascurato di estendere i suoi studi ai trasporti ed alle tariffe ferroviarie; silenzio che però si spiega dati l'ambiente e la *mon-tatura* che, da anni ed anni, è stata creata intorno alla dirrettissima, mentre i pochi competenti che se ne occuparono non si sono più curati di insistere per far prevalere la loro ben fondata, razionale opposizione.

* *

Si è detto che la nuova ferrovia non è necessaria: per esserlo bisognerebbe che l'attuale o non fosse abbastanza sicura da garantire la continuità del servizio; od avesse raggiunta la massima potenzialità di trasporto.

Realmente l'attuale linea ebbe qualche interruzione, ma a lunghi intervalli; la più notevole è stata l'ultima, quella del Sacco, nel 1901, quella cioè che ha fatto risollevar la questione della linea direttissima. Ma, pur troppo, le linee assolutamente intangibili non ci sono: le leggi di natura sono inesorabili, e contro le intemperie l'opera dell'uomo è talvolta impotente. Non sono forse state interrotte, e forse anche più di frequente, la Bologna-Firenze, la Firenze-Roma, la Genova-Roma, la Bologna-Ancona ed altre ancora, quasi tutte in condizioni più difficili della Roma-Napoli e con traffico più notevole?

Certamente, bisogna far di tutto per prevenire quanto più è possibile i gravi danni di una interruzione di servizio; ma non è perciò necessario di escogitare quale rimedio una seconda ferrovia. Del resto, essendo completata la Roccasecca-Avezzano, una linea sussidiaria, per un esercizio transitorio di pochi giorni, oggi esiste nella Roma-Avezzano-Roccasecca, che allungerebbe il viaggio fra Roma e Napoli di km. 66. Altra linea sussidiaria potrebbe aversi col costruire il tratto Terracina-Fondi-Formia, che richiederebbe una spesa relativamente modesta; e, con quest'altra linea, il giro Roma-Ciampino-Velletri-Terracina-Formia-Sparanise allungerebbe il detto viaggio di km. 17.

Quanto poi alla potenzialità, nemmeno molto lontanamente può giustificarsi la costruzione di una seconda linea fra Roma e Napoli; basti dire che quella esistente, pur essendo a due binari, offre ora per chilometro un prodotto lordo complessivo che si aggira intorno a lire 42,000, mentre la Bologna-Firenze, a semplice binario, lunga km. 133, in condizioni di tracciato enormemente difficili per salite e discese, per ristrettezza di curve, per gallerie frequenti e lunghe, offre il prodotto lordo chilometrico di L. 51,000 (1).

L'Alessandria-Genova colla succursale dei Giovi, entrambe a due binari, lunghe km. 108, danno un prodotto lordo chilometrico di L. 150,000; ma pur ammettendo che queste ultime due linee siano eccezionali, ricorderemo queste altre:

Novi-Voghera	Km. 35	L. 16,000	per Km.
Voghera-Pavia	» 27	» 113,000	»
Milano-Pavia-Rogoredo	» 47	» 107,000	»
Milano-Chiasso	» 52	» 89,000	»
Milano-Verona	» 150	» 76,000	»
Parma-Bologna	» 90	» 70,000	»

Nel prodotto della Milano-Chiasso il traffico viaggiatori entra per circa lire 40 mila al chilometro, e ciò si ricorda per coloro i quali pensano che l'attuale linea Roma-Napoli siasi resa insufficiente per eccessivo movimento di viaggiatori, mentre, come si è detto, il suo prodotto complessivo chilometrico è di L. 42 mila, di cui quasi 18 mila per le merci.

Le suindicate linee sono a due binari, ma molto male provvedute di mezzi di esercizio, i quali, purtroppo, scarseggiano su tutte le ferrovie analoghe in misura maggiore che sulla Roma-Napoli. Inconveniente questo assai grave, che si estende e si aggrava sempre più, ed a cui il Go-

(1) Nelle identiche condizioni di difficile esercizio, per curve e gallerie, e con identico prodotto chilometrico sono pure le linee a semplice binario Spezia-Genova e Genova-Ventimiglia. (Nota del *Monitore*).

verno dovrà ben rimediare e presto, se non vorrà vedere fra non molto arenarsi i traffici principali per insufficienza generale di impianti e di mezzi di trasporto. Onde torna anche opportuno e naturale il domandarsi se, in presenza di quest'altra circostanza, per la quale il Tesoro dovrà stanziare, fra non molto, qualche centinaio di milioni in bilancio, sia proprio questo il momento meglio scelto per disporsi a spendere più di 100 milioni in una ferrovia non necessaria, i quali finirebbero coll'essere gettati via a fondo perduto, come ora dimostreremo.

* *

La linea attuale Roma-Napoli, lunga un po' meno di 249 km., costa allo Stato, col materiale rotabile e di esercizio, 140 milioni circa, pel servizio dei quali, fra interesse ed ammortamento, la spesa annuale a carico del Tesoro deve essere non minore di milioni (1) 7.00

Il reddito lordo dell'esercizio, essendo ora intorno a L. 42,000 al chilometro equivale per l'intera linea a milioni 10.50

e la spesa in ragione del 70 0/0 a circa milioni (2) 7.30

3.20

Onde si può ritenere che oggi lo Stato, per la ferrovia Roma-Napoli, perde annualmente milioni . . . 3.80

Questo risultato sarà di sorpresa per coloro i quali giudicano sulla affluenza dei viaggiatori a pochi treni diretti; ma, se questa è la situazione presente pel Tesoro, si vedrà nel prossimo articolo quale sarà quella avvenire, una volta costruita la nuova ferrovia, ritenuto, come si è detto, che abbia ad essere di km. 203 e debba costare 110 milioni solamente. (Continua)

LE FERROVIE DEL GIAPPONE E DELLA CHINA

Pubblichiamo le seguenti notizie sulle ferrovie giapponesi e cinesi, che, stante i grandi avvenimenti odierni nell'Estremo Oriente, sono di tutta attualità.

La prima ferrovia giapponese risale al 1872 e fu la linea Yokohama-Tokio, di 29 km., costruita dallo Stato.

Fino al 1883, i giapponesi considerarono le ferrovie come imprese governative, ma da quell'anno una legge autorizzò le società private a costruire delle linee con capitali raccolti per azioni, con la riserva però che tali azioni dovessero appartenere esclusivamente a sudditi giapponesi.

(1) Dalla Relazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sull'esercizio dell'anno 1901, si desume quanto segue:

a) Spesa per la costruzione della vecchia linea Roma-Napoli-Velletri circa mil. 97

b) Spesa della modificazione apportata fra Roma e Segni » 24

Più per dotazione del materiale rotabile, nella ragione di 65 mila lire al chilometro » 16

Milioni 137

A questa somma si devono aggiungere le spese sostenute dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali dopo il giugno 1901, fra le quali sono notevoli quelle relative alle riparazioni occasionate dagli straripamenti del fiume Sacco, che raggiungeranno la somma di lire 1,300,000.

Notisi che il 5 0/0 assunto quale misura dell'interesse e dell'ammortamento del capitale non è elevato, in quanto deve aver presente che le somme dallo Stato impiegate nelle vecchie ferrovie gli costarono anche molto di più.

(2) I veicoli impiegati pel traffico della linea Roma-Napoli e sua diramazione al porto, nel 1900, hanno percorso km. 30,600,000 e la spesa media per veicolo-chilometro è stata, sulla rete Mediterranea, di cent. 28,3, onde la spesa complessiva di esercizio per la detta linea può calcolarsi di $30,600,000 \times 0.283 = 7.13$ milioni, mentre risulta che il reddito lordo avuto in detto anno è stato di milioni 10.50. Il coefficiente di esercizio può quindi calcolarsi così:

$$\frac{7.13}{10.50} \times 100 = 70 \text{ 0/0 circa.}$$

Nel 1882-83 la rete ferroviaria non comprendeva ancora che 183 km. in esercizio e disponeva come materiale rotabile di 47 locomotive, 240 vetture viaggiatori e 503 vagoni merci. Durante tale esercizio furono trasportati 5,977,321 passeggeri e 23,559 tonnellate di merci.

Il seguente prospetto dimostra i meravigliosi risultati ottenuti durante l'ultimo ventennio.

	1882-83	1902-903
Lunghezza delle linee . . km.	183	6,816
Locomotive N.	47	1,427
Vetture viaggiatori »	240	4,864
Vagoni merci »	503	21,505
Viaggiatori trasportati . . »	5,977,321	111,211,208
Merci trasportate tonn.	23,559	14,409,752

Il capitale impiegato nelle ferrovie alla fine dell'esercizio 1901-902 ammontava a 325 milioni di yens, ciò che dà per i 6816 km. di linee in esercizio, una media di spesa di primo impianto di circa fr. 130,000 per km., valutando il yens al valore attuale di fr. 2.58.

Ma bisogna notare che prima del 1897 il yen valeva legalmente fr. 2.38 e che tutte le spese e tutte le entrate del Giappone rappresentavano a quell'epoca dei yens d'argento di un valore superiore a fr. 2.58 in oro. Così, per esempio, nel 1890, il yen valeva ancora fr. 4.25 oro; ma nel 1893, dopo la soppressione del *Sherman Act* agli Stati Uniti e la chiusura della zecca indiana alla coniazione libera della rupia, il yen d'argento giapponese cadde a 3.18 franchi e nel 1896, anno che precedette la riforma monetaria in Giappone, valeva fr. 2.69.

Si può dunque ammettere che la spesa media chilometrica di primo impianto della rete giapponese supera i 150,000 franchi al km., ed è poco in confronto alla media chilometrica dell'Europa, che non è lontana dai fr. 250,000.

Nel 188-83 i 183 km. in esercizio di Stato avevano prodotto 1,840,394 yens di proventi contro a 926,548 yens di spese, ossia 10,056 yens di provento e 5043 di spese per chilometro: pari a 4933 di introito netto. Il coefficiente delle spese in rapporto al provento lordo, era allora di 50.34 0/0.

Nell'esercizio 1892-93 i risultati dell'esercizio di 885 km. dello Stato sono stati: 4,580,632 yens di proventi, 2,166,199 di spese, lasciando un provento netto di 2,414,433. Media chilometrica: prodotti 5153; spese 2477; prodotto netto 2706: coefficiente della spesa 47.49 0/0.

Nello stesso esercizio i 2124 km. esercitati dalle Società private ebbero 5,960,447 yens di introiti, dei quali 954,724 di sovvenzioni; 2,437,138 di spese e 2,659,496 di prodotto netto.

Media chilometrica: introiti 2399; spese 1148; prodotto netto 1251. Coefficiente della spesa 47.82 0/0.

Finalmente, per l'ultimo esercizio conosciuto, 1901-902, i 1705 km. dello Stato diedero 16,764,219 yens di proventi, 8,346,091 di spese e 8,418,128 di prodotto netto. Media chilometrica: introiti 9832, spese 4895, prodotto netto 4937. Coefficiente della spesa 49.79 0/0.

Le Società private, la cui rete in esercizio era di 4733 km., hanno ottenuto 31,640,328 yens di introiti; spesero 15,093,086, d'onde 16,547,242 di prodotto netto. Media chilometrica: introiti 6629, spesa 3162, prodotto netto 3467, coefficiente 47.70 0/0.

In dieci anni la rete giapponese in esercizio è dunque aumentata di 3469 km., ossia del 115 per cento ed i proventi totali sono saliti da yens 9,977,266 a 48,404,547 con un aumento del 385 per cento. Nello stesso periodo gli introiti, spese e prodotto netto chilometrico hanno rispettivamente progredito di 127 0/0, di 131 0/0 e di 123 0/0, ed il coefficiente generale delle spese in rapporto alle entrate, è leggermente salito dal 47.56 al 48.42 0/0.

Traducendo in franchi i risultati dell'ultimo esercizio conosciuto, si constata per un provento chilometrico medio di 19,581 franchi una spesa di 9,481 ed un beneficio medio chilometrico di 10,100.

In ragione del capitale investito, questo beneficio rap-

presenta circa l'8 0/0. È un risultato notevole che dimostra l'abilità amministrativa dei giapponesi, perchè non bisogna dimenticare che le tariffe in vigore nel Giappone sono molto meno elevate di quelle vigenti nelle reti europee. Infatti il viaggiatore di 1^a classe paga soltanto fr. 0.048 per km., quello di 2^a classe fr. 0.032 e quello di 3^a classe fr. 0.016.

Il buon mercato del trasporto dei passeggeri spiega la parte enorme dei proventi di questa natura del traffico giapponese. Infatti per l'esercizio 1901-902 sopra un introito totale di yens 48,404,547, gli introiti per passeggeri figurano per 28,975,955, cioè a dire per il 60 0/0, mentre in Europa, in media, non rappresentano più del 30 al 35 0/0.

Il *Moniteur Officiel du Commerce* pubblica la Nota seguente, che riassume la posizione attuale delle concessioni ferroviarie in Cina a tutt'oggi.

Imprese francesi. — 1) Compagnia francese delle ferrovie dell'Indo-China e dello Yunnan: da Lao Kai a Yunnan-Sen, 442 chilometri; Società di costruzione ferroviaria indo-chinese; 2) Compagnia di Fives Lille: da Lang-Son a Long-Tcheou, 80 chilometri (eventualmente a Nanning-Fou); 3) M. Claret: linea traversante da ovest a est la concessione di Kouang-Tcheou-Ouan, 17 chilometri, e il cui prolungamento è studiato in territorio cinese fino a Kao-Tcheou; 4) Compagnia francese o franco-chinese, da costituire: da Pakhoi a un punto da determinare sul Si-Kiang, e in generale ogni ferrovia avente Pakhoi per punto di partenza.

Imprese franco-belghe. — 1) Società di studio di ferrovie in Cina: da Hankeou a Pechino, 1250 chilometri; sezione nord, da Pechino a Shanti, 395 chilometri; sezione sud, da Hankeou a Thosan, 300 chilometri (695 chilometri in esercizio); 2) Compagnia generale di ferrovie e tramways in Cina: da Kai-Fong-Fu (stazione d'Hankeou-Pechino) a Honan-Fu (250 chilometri), ed eventualmente a Singan-Fu; 3) Società di studi industriali e di lavori pubblici in Cina: da House a Kiang-Naw, 15 chilometri (presso Hang-Tcheou).

Imprese franco-russe. — Banca russo-chinese: da Tchong-tin-Fu, 250 chilometri, con prolungamento eventuale su Singan-Fu.

Imprese tedesche. — 1) Chantung-Eisenbahn Gesellschaft: da Tsingtao a Itcheu-Fu; da Tsingtao a Tchou-Soun, 320 chilometri (in esercizio); 2) Sindacato tedesco non designato: da Tsinan-Fu a Kaifong (stazione dell'Hancheou-Pechino).

Imprese americane (con partecipazione belga): American-China Development Company: da Hancheou a Canton, 1000 chilometri; da Canton a Fatchan, 25 chilometri (in esercizio).

Imprese inglesi. — 1) Jardine Matheson and C. e la Hong-Kong and Shanghai Bank: da Shanghai a Nankin, 289 chilometri; da Soutcheou a Kang-Tcheou, 322 chilometri; da Soutcheou a Kiaking; 2) Jardine Matheson and C., a Shanghai: da Kanton a Kaolu, 150 chilometri.

Imprese anglo-tedesche. — Sindacato anglo-tedesco (Hong-Kong and Shanghai Bank) e la Deutsche-Asiatische Eisenbahn Gesellschaft: da Tientsin a Tchingkiang, 900 chilometri.

Impresa anglo-italiana. — Peking Syndicate, limited: da Tao-Kou (Honan) a Tsechou (Chansi), 145 chilometri (per Wei-Hui, stazione di Hankeou e Huai-King), con prolungamento eventuale fino a Siang-Yang, 375 chilometri.

Impresa italiana. — Ghizi e Riva: da Pechino alle miniere di carbone di Hills, 20 chilometri.

Impresa russa. — Compagnia ferroviaria dell'Est-Chinese: dalla Mancuria a Dalny, 1896 chilometri; da Karbin a Vladivostock, 744 chilometri; le due linee sono in esercizio.

Occorre aggiungere le linee costruite da ingegneri inglesi e che sono esercite dalla Compagnia Imperiale delle ferrovie cinesi e sottoposte al controllo della Hong-Kong and Shanghai Banking Corporation, che ha fornito una

parte dei fondi necessari alla loro costruzione: da Tong-Kou a Pechino, 190 chilometri; da Pechino a Tong-Tcheou, 8 chilometri (con prolungamento eventuale fino a Tongs-han); da Tong-Kou a Yun-Kao (Nioutchang) 406 chilometri; 604 chilometri in esercizio.

LE BONIFICHE IN ITALIA

E' stata distribuita la prima relazione sulle opere di bonifica di prima categoria, che l'on. Balenzano presentò fin dal maggio scorso alla Camera.

E' un documento importante, ed è opera veramente accurata e pregevole, che fa onore all'avv. Roberto De Vito, ora capo di Gabinetto dell'on. Tedesco.

La relazione è divisa in una *parte generale*, la quale comprende, in capitoli distinti, un largo cenno di legislazioni estere, i concetti fondamentali della nostra legislazione e l'applicazione della vigente legge sulle bonifiche, ed in una *parte speciale*, in cui si contengono vere e proprie monografie sulle bonifiche delle provincie di Arezzo, Avelino, Catania, Foggia, Grosseto, Lecce, Palermo e Pisa.

Lo studio delle legislazioni estere è fatto con grande acume, poichè sono messi in luce con molta cura i principii cui esse s'informano.

Così da quello riguardante l'*Olanda* si rileva che in ordine alle bonifiche è lasciata all'iniziativa privata la prevalenza, e che circa i prosciugamenti, più che al risanamento igienico, si mira all'audace riconquista delle terre rapite dal mare.

Per le leggi *inglesi* è dimostrato che esse non si preoccupano di liberare dalla malaria il suolo, ma provvedono principalmente all'agricoltura, e contengono diffatti speciali norme circa i drenaggi ed il credito agrario.

Dalle indagini sulle leggi *tedesche* si rileva che in esse si cerca di provvedere pure alla rimozione artificiale delle acque, senza curarsi dell'elemento igienico, che è invece base della legislazione spagnuola, sicchè lo Stato colà può rendere obbligatoria una bonifica, darne in concessione l'esecuzione o provvedervi direttamente.

Dallo studio sulla legislazione *francese* si deduce che essa, oltre al favore accordato ai drenaggi, contiene l'importante distinzione fra stagni e paludi, e mentre nei primi l'ingerenza governativa è limitata a fini d'igiene e difesa, per le altre si viene determinando una diretta funzione di Stato, e si accordano aiuti e sussidi per agevolare la redenzione delle terre paludose.

Nello studio delle legislazioni degli antichi Stati in Italia e delle norme vigenti, si dimostra come si sia andata determinando una evoluzione circa il concetto di bonifica e le disposizioni relative, sino a stabilire come una vera ed alta funzione di Stato la redenzione dalla malaria. Ed al riguardo sono svolte nella relazione, con non comune dottrina, le varie teoriche circa la malaria, sino a quella della nuova scuola igienista, e si mette in luce anche la nuova tendenza che l'azione dello Stato si svolga concorde con quella dell'idraulico, dell'agricoltore e dell'igienista, tanto per le paludi che per gli stagni, anch'è di limitate estensioni, inquantochè questi costituiscono pericolosi focolari di malsania.

**

La relazione contiene interessanti notizie ed osservazioni circa la legge (testo unico) 22 marzo 1900, n. 195, che deve considerarsi come la legge organica delle bonifiche in Italia.

A proposito delle classificazioni delle nuove bonifiche, l'elemento igienico vi è illustrato con dati statistici desunti dalle inchieste sanitarie del 1890-91, 1891-92 e 1899, che in gran parte non erano stati finora pubblicati, e si rileva come in Italia sieno ora classificate in prima categoria 142 bonifiche, sparse in 43 provincie, per le quali si prevede una spesa di L. 313,087,500.

Circa le concessioni di opere di bonifica, si distinguono opportunamente quelle accordate sotto l'impero delle leggi speciali o della nuova legge organica, poichè le prime costituiscono una intrapresa economica, cui lo Stato concorre, e le seconde invece una forma tipica della nostra legislazione, inquantochè, pur essendo una specie di appalto di lavori, assurgono ad una vera delegazione di poteri pubblici.

Riconosciuto l'obbligo della bonificazione delle terre paludose e malsane come una vera funzione di Stato, si è dato largo sviluppo all'esecuzione dei lavori da parte dello Stato in mancanza dell'iniziativa privata, e le relative bonifiche sono state divise in tre gruppi: cioè quello delle bonifiche (n. 13) compiute o quasi ultimate; quello delle bonifiche (19) già da tempo intraprese; ed il terzo formato dalle 17 nuove bonifiche, di cui 19 sono quelle iniziate prima del 30 giugno 1903.

Per difficoltà tecniche, per scarsezza di personale e per altre cause accennate nella relazione dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici, non si è potuto dare a quest'importantissimo servizio lo sviluppo che sarebbe stato necessario.

Tuttavia negli esercizi 1900-901 e 1901-902 sono state impegnate per lavori di bonifica L. 30,194,450, con una rimanenza di circa 8 milioni.

**

Importante è il capitolo sulla vigilanza e tutela dei Consorzi, poichè ivi sono esposti gli studi fatti per l'unificazione delle norme vigenti e per una riforma veramente degna della gloriosa tradizione dei nostri Consorzi.

Come abbiamo accennato, la parte speciale sulle bonifiche esistenti in otto provincie può considerarsi come uno studio completo sulle 23 opere, di cui in essa si tratta, poichè vi si contengono copiosissime notizie storiche e bibliografiche per ciascuna bonifica, e si studiano nei riguardi igienici ed in quelli dell'economia e della produzione agricola della regione.

Da questi brevi cenni si rileva la speciale importanza che ha questa relazione sulle bonifiche, onde nell'interesse degli studiosi e del paese ci auguriamo che tale lavoro sia continuato e compiuto con pari diligenza e dottrina, e che l'onorevole Tedesco con la sua attività e competenza voglia occuparsi anche di presentare un nuovo disegno di legge sulle bonifiche, che tenda ad eliminare le mende e lacune della legge vigente.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

L'esercizio economico sulle Valtellinesi.

Ci informano da Sondrio che quella Deputazione provinciale ha rinnovato le sue premure al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè dalla Società esercente la Rete Adriatica si provveda al più presto possibile all'attuazione del servizio economico per viaggiatori sulle Valtellinesi, subordinatamente all'istituzione di una tariffa speciale per le merci sulle linee Milano-Sondrio-Chiavenna e per la Sondrio-Tirano, qualora non possa essere assolutamente applicato un servizio economico completo tanto, cioè, per i viaggiatori che per le merci.

Per quanto a noi consta, il Ministero dei Lavori Pubblici è favorevole all'istituzione su quelle linee del servizio economico per i viaggiatori, ma riteniamo che al momento non si potrà concretare alcun provvedimento a motivo dell'insufficienza di materiale rotabile adatto per servizio medesimo.

><

Magazzino dello Scalo marittimo di Napoli.

Siamo informati che, in seguito a vivo interessamento del Ministro dei Lavori Pubblici, sarà quanto prima sod-

disfatto un vivo desiderio dei commercianti della città di Napoli, riguardante l'ammissione del Magazzino A di quello Scalo marittimo alle spedizioni a dettaglio delle merci a piccola velocità in provenienza dalla città. E' da notare che attualmente il detto Magazzino è soltanto ammesso ad eseguire — in servizio interno cumulativo italiano ed internazionale — i trasporti provenienti dal mare e quelli destinati all'imbarco.

><

I viaggi combinabili internazionali.

Giovedì scorso, nella sede della Società Sicula in Roma, ha finito le sue adunanze la Conferenza internazionale, nella quale quaranta Società ferroviarie erano rappresentate per prendere nuovi accordi intorno ai viaggi combinabili internazionali, a cui hanno dall'anno scorso aderito anche le tre Società italiane.

In queste sedute vennero concordate diverse innovazioni, amplificazioni e miglioramenti per tali viaggi. Parteciparono alla riunione anche le ferrovie dell'Algeria ed una ferrovia inglese, che è la prima delle ferrovie dell'Inghilterra che abbia aderito. La Conferenza prossima sarà tenuta in giugno a Schwering, nel Meclemburgo.

><

L'esercizio degli automobili.

Presieduta dall'on. Tedesco, Ministro dei Lavori Pubblici, si è riunita la Commissione per lo studio delle riforme da introdursi nel vigente regolamento per la circolazione degli automobili e di un progetto di legge per agevolare l'impianto e l'esercizio di pubblici servizi di trasporto con automobili fra località non congiunte da ferrovie.

Il Ministro, nel portare il suo saluto e nell'esprimere la sua fiducia alla Commissione, ha dichiarato che pensatamente volle unire ai funzionari anche sperimentati automobilisti, perchè essi veggono in pratica le lacune dell'attuale ordinamento e possono riuscire di efficacissimo aiuto.

Il Ministro ha accennato alla speciale importanza del secondo compito affidato alla Commissione, ed ha espresso il convincimento che l'istituzione dei pubblici servizi di automobili, completando le comunicazioni ferroviarie, segnerà un grande progresso per l'economia nazionale.

La Commissione quindi ha iniziato le sue discussioni, esaminando anzitutto il vigente regolamento e ritenendo la necessità di modificare le norme di polizia stradale. Essa si è quindi suddivisa in due Commissioni, delle quali l'una per l'automobilismo privato e l'altra per quello attinente i pubblici servizi.

><

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella.

Il Municipio di Vercelli ha presentato la domanda ed i progetti per ottenere la concessione di costruire ed esercitare la ferrovia Vercelli-Gattinara e Gattinara-Biella.

La Cassa di Risparmio di Vercelli ha deliberato di stanziare la somma di 50.000 lire, quale suo concorso per la costruzione della ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella.

><

Per i danni delle alluvioni.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha esaminato una proposta della Direzione Generale di Ponti e Strade, relativa al sistema da seguire per l'assegnazione dei sussidi suppletivi da concedersi in base all'art. 4 della legge 7 luglio 1901, n. 341, ai Comuni danneggiati dalle alluvioni e frane del 1900 e primo semestre 1901, ed ha ritenuto che per stabilire il sussidio supple-

mentare del quale trattasi, occorre anzitutto procedere allo studio comparativo delle condizioni dei diversi Comuni che già conseguirono un sussidio, tenendo conto tanto del rapporto fra il danno subito e la popolazione, quanto del rapporto fra il danno stesso e le risorse del bilancio comunale, e porre poi in confronto fra loro, in base a formula all'uopo determinata, i singoli risultati di tale studio, escludendo le quote di lieve entità, e riducendo al quarto delle spese effettivamente sostenute per la riparazione del danno quelle che superassero tale misura.

><

Gli appalti per le opere pubbliche.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, con suo recente Decreto, ha istituita una Commissione con l'incarico di studiare se ed in qual modo convenga completare le disposizioni degli art. 22 e 37 del capitolato generale 28 maggio 1895 per gli appalti delle opere pubbliche (relativi, il primo al modo di assicurare il pagamento dei salari agli operai, ed il secondo alla limitazione a 10 ore ogni 24 del lavoro che può esigersi dagli operai), sia per determinare il minimo dei salari, sia per disciplinare quanto riguarda la durata giornaliera del lavoro.

La Commissione, presieduta dal Ministro, è composta dei deputati al Parlamento: Cabrini Angelo, Calissano avv. Teobaldo, Capaldo avv. Luigi, Codacci-Pisanelli prof. Alfredo, De Seta ing. Luigi e De Viti-De Marco prof. Antonio; dell'avvocato generale presso la Corte di Cassazione di Roma, Quarta avv. Oronzo; dell'Ispettore del Genio Civile, Miceli ing. Domenico; del Capo-Divisione nel Ministero d'Agricoltura, Montemartini prof. Giovanni, e degli Ingegneri-Capi del Genio Civile Gatti ingegnere Giuseppe e Perilli ing. Mederigo. Eserciterà le funzioni di segretario della Commissione il segretario del Ministero dei Lavori Pubblici, Riccini avv. Bartolomeo.

><

Le controversie

per compensi superiori a L. 50,000 alle Imprese.

Con suo Decreto del 1° marzo corrente, il Ministro dei Lavori Pubblici ha stabilito le norme per l'esame delle controversie relative a concessioni superiori a lire 50.000, chiesti da Imprese assuntrici di opere pubbliche appaltate anteriormente al capitolato generale 28 maggio 1895. Con detto Decreto il prefato Ministro, ritenuta la opportunità di unificare le norme vigenti per l'esame delle anzidette controversie, ha disposto che la Commissione incaricata dell'esame stesso sia presieduta dal Sotto-Segretario di Stato, sia composta: di un ufficiale superiore del Real Corpo del Genio Civile o del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate; di un funzionario della Regia Avvocatura erariale; del Direttore-Capo della Divisione competente; rimanendo affidate le funzioni di segretario ad un funzionario dell'Amministrazione Centrale dei Lavori Pubblici o del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

La Commissione è nominata dopo esaurita la procedura amministrativa prescritta per l'approvazione degli atti di collaudo dei lavori, e quando, intesa la R. Avvocatura erariale, ne sia riconosciuta l'opportunità. La Commissione riceve le comunicazioni degli appaltatori in iscritto o verbalmente. Occorrendo visite locali, la Commissione può delegare ad eseguirle uno dei suoi componenti in concorso col Direttore dei lavori.

Le proposte della Commissione sono deliberate a maggioranza di voti e vengono presentate al Ministero con Relazione firmata da tutti i componenti, nella quale deve essere fatta anche menzione, ove sia il caso, delle ragioni

della minoranza. A parità di voti, è preponderante il voto del presidente.

Le proposte della Commissione, per compensi superiori alle L. 50,000, saranno esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in adunanza generale.

><

Il riscatto delle Meridionali.

Ai primi della ventura settimana l'on. Saporito presenterà al Ministro del Tesoro la relazione sul riscatto delle Ferrovie Meridionali, esponendo lo stato di fatto dei lavori della Commissione e il parere della maggioranza e della minoranza di essa,

><

Derivazione di acque pubbliche.

Il Municipio di Ampezzo ha chiesto la concessione onde derivare acqua dal Rio Chialada, allo scopo di provvedere di illuminazione elettrica quel Comune.

— L'ingegnere Alberto Garassini ha chiesto di derivare 370 metri cubi al minuto secondo di acqua dal torrente Scrivia, in territorio di Montoggio, allo scopo di dotare quel Comune di illuminazione elettrica.

— L'ingegnere Francesco Sacco ha chiesto la concessione di derivare dal fiume Tanaro acqua onde ottenere la forza di 800 cavalli nominali per l'impianto della luce elettrica nella città di Alessandria, prevedendo una spesa di L. 360,000.

— Il Comune di Susa ha chiesto di modificare e aumentare la derivazione di acqua dalla Dora Riparia onde ottenere forza motrice. L'acqua da derivarsi sarebbe di litri 2800, importando una spesa di L. 170,000.

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1903 al 31 gennaio 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1903 al 31 gennaio 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 87,665,655 contro L. 78,948,919 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento quindi di L. 8,716,736.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 22,729,236.

Per la *Rete secondaria* L. 6,782,361, contro 6,539,176 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 243,185.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 95,560,162 contro L. 91,223,048 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1902-903. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 4,337,314.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 24,807,775.

Per la *Rete secondaria* L. 3,985,235 contro L. 3,761,982 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 223,253.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 6,010,678 contro L. 5,578,128 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento di L. 232,550.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 81,864.

Per la *Rete secondaria* L. 1,789,363 contro 1,586,805

nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 202,558.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 11,191,283.

Da tali cifre per i primi sette mesi dell'esercizio finanziario 1903-904 risulta un maggior prodotto di lire 4,515,879 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Strade Ferrate dell'Adriatico.

Statistica dell'esercizio per il 1902.

Dalla parte prima della statistica dell'esercizio per il 1902, pubblicata in questi giorni dalla Direzione Generale della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, riassumiamo i dati più interessanti, tralasciando, come di consueto, quelli di carattere esclusivamente tecnico.

Lunghezza delle linee.

La lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1902 era la seguente:

Lunghezza d'impianto: Rete principale, km. 4178.993; Rete complementare, km. 1475.557. Totale km. 5654.550.

Lunghezza reale esercitata: Rete principale, km. 4560.586; Rete complementare, km. 1520.969. Totale km. 6081.555.

Materiale rotabile.

Locomotive. — Al 31 dicembre 1901 erano in dotazione 1145 locomotive, delle quali 28 a ruote libere, 404 a quattro ruote accoppiate, 437 a sei ruote accoppiate e 111 a otto ruote accoppiate; 13 macchine-tender a quattro e 122 a sei ruote accoppiate.

Al 31 dicembre 1902 le locomotive in dotazione erano 1116; di queste, 281 sono munite di freno Hardy, 71 di freno Westinghouse, 61 di freno Westinghouse-Henry e 66 di freni Hardy e Westinghouse.

Durante l'anno 1902 fu demolita una locomotiva, che fu sostituita da due nuove.

Carrozze. — Il totale delle carrozze in dotazione al 31 dicembre 1901 era di 3165, cioè di 17 saloni, breaks a letti e ristoranti, 290 di prima classe, 566 miste di prima e seconda classe, 14 di prima classe con bagagliaio, 429 di seconda classe, 11 miste di seconda e di terza classe, 1776 di terza classe, 5 di quarta classe, 26 con compartimenti per la posta, 41 postali ambulanti e cellulari.

Al 31 dicembre 1902 le carrozze erano ancora 3165, essendone uscite di servizio 46 ed entrate altrettante.

Bagagliai. — Il totale dei bagagliai in dotazione al 31 dicembre 1901 era di 667 ed al 31 dicembre 1902 di 655.

Carri merci e bestiame. — Al 31 dicembre 1901 erano in dotazione 20,359 carri merci e bestiame, cioè carri chiusi per frutta e ortaggi 125, carri chiusi scuderie 19, carri chiusi per bestiame minuto 100, carri chiusi per merci e bestiame 12.156, carri aperti a sponde alte 5588, carri aperti a sponde basse con bilico 769, carri aperti a sponde basse senza bilico 1402, carri serbatoi 200.

Al 31 dicembre 1902 il totale dei carri merci e bestiame era di 20,435, essendone usciti di servizio 65 ed entrati 141.

Carri per treni materiale e di servizio. — Il totale dei carri per treni materiale e di servizio in dotazione al 31 dicembre 1901 era di 719, ed al 31 dicembre 1902 di 703.

Percorrenza del materiale rotabile in servizio effettivo.

1. — Locomotive.

	Chilometri	Media per giorno
Convogli, passeggeri e misti:		
Diretti	6,357,757	17.418
Omnibus ed accelerati	11,088,672	30.380
Misti	4,407,086	12.074
Bis, speciali e facoltativi	142,542	391
Totali e medie	21,996,057	60.263

Treni merci:		
Ordinari con passeggeri . . .	1,111,845	3.046
» senza passeggeri . . .	6,350,819	17.399
Speciali e facoltativi . . .	3,914,975	10.970
Totali e medie	11,377,639	31.415
Treni materiale e di servizio .	301,389	947
In complesso	33,675,085	127.400

II. — Veicoli.

	Chilometri	Media per giorno
Carrozze per viaggiatori . . .	109,432,841	337.941
Bagagliai	27,346,533	82.642
Carri per merci e bestiame	186,634,565	863.325
Carri per treni materiali e di servizio	950,615	5.063
In complesso	324,364,554	1.311.870

Consumo di combustibili per le locomotive.

	Chilogrammi	Importo
Litantrace	139,244,450.000	4,503,345.47
Mattonelle	327,562,315.000	10,619,866.78
Carbone coke	306,562.500	8,404.54
Legna	829,556.500	17,156.90
Totali	467,942,884.000	15.148,773.69

Accidenti e loro conseguenze.

Nel 1902 gli *accidenti* sulla Rete furono in numero di 1712, che si suddividono in: guasti accidentali 683, errori nel servizio 143, diverse 886. Totale 1712.

I *fuorviamenti* furono: 14 di treni lungo la linea, 48 di treni nelle stazioni e 75 di locomotive o carri in manovra.

Il totale dei *morti* fu di 115, fra cui 49 per suicidio; i feriti 523, dei quali 3 per tentato suicidio.

Fra i morti ve ne sono 58 per propria imprudenza, e 312 feriti per la stessa causa.

Prodotti complessivi secondo i risultati della contabilità.

	Lire	Per km. in esercizio
Viaggiatori	52,028,562.97	8,941.15
Bagagli, cani, ecc. . . .	2,466,185.08	423.82
Merci, bestiame, ecc. . . .	89,946,570.48	14,941.84
Totale prodotti del traffico	141,441,318.53	24,306.81
Prodotti fuori traffico . .	473,625.18	81.39
Totale dei prodotti del traffico e fuori traffico . .	141,914,943.71	24,388.20
Introiti a rimborso di spesa	2,726,141.32	468.49

Quantità del personale e spese relative.

	Quantità media annua Numero	Spesa Lire	Compenso medio annuo per ogni agente
Amministrazione centrale .	538	2,025,833.62	3,765.49
Manutenzione e sorveglianza della linea . . .	17,413	14,064,521.74	807.70
Materiale e trazione	9,644	16,248,419.24	1,684.82
Movimento e traffico	14,319	21,601,414.56	1,508.58
Servizi diversi	2,358	2,962,632.46	1,799.89
Totali e media generale	44,272	56,902,821.62	1,306.31

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il proprio parere sopra una questione sorta in ordine al collaudo parziale di opere di bonificazione eseguite dal Consorzio per la bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano, e sulla misura del com-

penso straordinario da accordarsi al Consorzio, a termini dell'art. 6 della legge 6 agosto 1893, n. 493.

Il detto Consesso ha ritenuto:

« Che le parti di una bonificazione che possono essere collaudate e sussidiate separatamente, ai termini della prima parte dell'art. 6 della legge 6 agosto 1893, debbono costituire opere per sè stanti, che almeno in parte effettuino la bonificazione.

« Che tali non possono considerarsi i tronchi o spezzoni di canali, destinati a rimanere inattivi finchè non sieno eseguite altre opere, come, ad esempio, l'apertura di una botte che li metta in comunicazione con un corso d'acqua.

« Che ai detti lavori può applicarsi la disposizione del primo e secondo capoverso del citato articolo di legge, cioè può essere per essi accordato al concessionario un compenso straordinario del due per cento, commisurato in base al loro importo presunto, risultante dai progetti approvati, e non già al loro costo effettivo; e tale compenso straordinario avrà a cessare quando il collaudo dei tronchi di canali e della botte di cui sopra sarà eseguito ed approvato ».

— Il Consiglio di Stato, su richiesta del Ministero dei Lavori Pubblici, ha esaminato un ricorso della Società Cooperativa Braccianti di Arquà-Polesine, contro l'aggiudicazione alla Cooperativa fra i Braccianti di Lendinara, dei lavori di sistemazione di argine, di banca e sottobanca e colmata dello stagno in sinistra di Po, al froldo Lame, in provincia di Rovigo, ed ha espresso il seguente parere:

« Non può considerarsi nè *incondizionata*, nè *determinata*, nel senso prescritto dagli articoli 85 e 90 del Regolamento sulla contabilità generale dello Stato, la scheda presentata da un concorrente ad un'asta per opere pubbliche, nella quale si offra il ribasso di un tanto per cento in più della scheda portante il massimo ribasso per ogni cento lire. L'offerta, concepita in questi termini, deve quindi ritenersi nulla ».

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

Sulla stessa materia delle *Bonifiche*, la Corte di Cassazione di Napoli ha sentenziato quanto appresso:

« Per il disposto dell'art. 15 del testo unico delle leggi sulle bonifiche, quando si tratti di danni che si asseriscono prodotti dalla esecuzione o dall'esercizio di opere di bonifica, spetta all'Autorità giudiziaria ricercare il rapporto fra la causa ed il danno, e quindi di stabilire se un risarcimento sia dovuto, e nell'affermativa, sono competenti gli arbitri a stabilire l'ammontare dell'indennità da corrispondere ».

Ferrovia Torino Sant'Ambrogio.

(Biglietti a prezzo ridotto di terza classe).

La Società Mediterranea, in seguito all'esito favorevole ottenutosi nell'ultimo periodo di esperimento, che scade il 15 corrente, dei biglietti a prezzo ridotto di terza classe, andata-ritorno, sul tratto Torino P. N.-S. Ambrogio, ha prorogato l'esperimento stesso fino al 30 giugno 1905.

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Fornitura e posa in opera di una nuova travata metallica al km. 47.272 nella stazione di Cormons, lire 8000. Delle 22 Ditte ammesse alla gara, soltanto sei hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Biraghi di Milano, 21.10 0/0;

Lavori murari, di terra e fornitura di ghiaia per l'ampliamento della stazione di Conegliano, L. 46.000. Delle 23 Ditte ammesse alla gara, solo 3 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Leonardo Bizzarri di Udine col ribasso del 15.43 0/0.

(Gara fornitura bagagliai).

La Società Adriatica ha indetto per il 18 corrente la gara nazionale per la fornitura di sette bagagliai-posta, serie DU, e di 10 bagagliai per merci, serie DQ, e per il 21 corrente la gara internazionale per la fornitura di 13 bagagliai posta, serie DU, e di 30 bagagliai merci, serie DQ.

><

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione d'una pensilina metallica sul marciapiede interno della stazione di Poggio Rusco, L. 11.400, di cui L. 9500 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di due pignoni a difesa della ferrovia Bologna-Otranto contro le corrosioni del fiume Trigno al km. 421.622, L. 11.000.

Consolidamento di due tratti della trincea San Sisto ai km. 211.915 e 214.935 della linea Foligno-Terontola, L. 2650.

Sistemazione in muratura del ponticello esterno alla ferrovia sul canale Vallate al km. 253.400 della linea Orte-Falconara, L. 900.

Ripristino dell'uso del sottovia al km. 49.172 della linea Roma-Sulmona, L. 2300.

Sistemazione degli scoli delle acque in corrispondenza della trincea fra i km. 80.400 e 81.254 della linea Portocivitanova-Albacina, L. 1200.

Sostituzione del filo di bronzo al filo di ferro del circuito telegrafico sul tronco Bologna-Rimini, L. 12.820.

Id. sul tronco Rimini-Ancona, L. 10.740.

Costruzione di un tratto di galleria artificiale in prolungamento di quella esistente e sistemazione dei contigui muri paramassi, L. 62.000, di cui L. 57.000 per i lavori da appaltarsi.

RETE SICULA:

Impianto di protezioni meccaniche contro la malaria nei fabbricati viaggiatori e nelle case cantoniere situate in zone malariche, L. 148.540.

Ampliamento generale della stazione di Leonforte, L. 220.000.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Ampliamento e sistemazione della stazione di Reggio Emilia (2° gruppo dei lavori), per L. 31.500.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 442.787 della linea Ancona-Foggia, per L. 1200.

Applicazione di guide davanti agli sportelli della bimetallia nella stazione di Ferrara, per L. 250.

Applicazione di porte alle garette dei deviatori esistenti nelle stazioni comprese nel tronco Avezzano-Sulmona, per L. 757.

Impianto di cancelli a reticolato in ferro al passaggio a livello al km. 605 della linea Bologna-Otranto, per L. 11.000.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di cinque pennelli a difesa del rilevato della stazione di Cuneo contro il fiume Gesso, per L. 12.800.

Consolidamento della falda destra della trincea fra i km. 114.835 e 114.899 della linea Eboli-Metaponto, per L. 21.000.

Risanamento della piattaforma stradale fra i chilometri 11.276 e 11.381 della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, per L. 5000.

Lavori di riparazione dell'argine di difesa contro il torrente Varaita, a monte del ponte al km. 22.553 della linea Airasca-Cavallermaggiore, per L. 1240.

Lavori di riparazione dei danni arrecati dalle piene del torrente Savolano, fra i km. 298.700 e 299.950 della linea Roma-Pisa, per L. 3360.

Sistemazione del vallone di S. Rocco al km. 425.688 della linea Taranto-Reggio, per L. 7000.

Rialzamento del nuovo contenitore del torrente Montignoso attraversante la ferrovia con cavalcavia-canale al km. 137.543 della linea Genova Pisa-Ventimiglia, per L. 1560.

Impianto di uno stecconato di chiusura a destra della linea fra i km. 48.800 e 49.600 della linea Roma-Napoli, per L. 880.

Sistemazione del piano caricatore della stazione di Pisa Porta Nuova, per L. 3960.

Impianto di un apparecchio per pioggia artificiale nell'officina Rialzo della stazione di Novi-San Bovo, per L. 4700.

Applicazione di cancelli agli accessi delle cantine della stazione di Luino, per L. 260.

Impianto del blocco assoluto fra le stazioni di Tortona e di Voghera e degli apparecchi centrali nelle stazioni di detto tronco, per L. 251.100.

RETE SICULA:

Prolungamento per otto metri verso Catania della galleria n. 15 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 9200.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea intesa a rinnovare per un anno, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, la concessione accordata alla Ditta Michel Enrico per trasporti di filati di cascami di seta da Pinerolo a Milano, coll'impegno di 150 tonnellate, e, per il rimanente, alle condizioni della concessione scaduta;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Società « Union des gas » di trasportare da Venezia a Milano almeno 2000 tonnellate di carbon fossile, coll'abbuono di L. 2 per tonnellata sul prezzo della tariffa speciale 122 B;

3) Proposta dell'Adriatica di rinnovare per tutto l'anno 1904 la concessione accordata alla Ditta Pietro Ramini per trasporti di pietre greggie o grossolanamente lavorate, e di legnami greggi o semplicemente segati, dalla Valtellina a Milano e Melegnano, ferme restando le stesse condizioni;

4) Proposta della Mediterranea, per la quale la stazione d'Alessandria è ammessa alle tariffe locali n. 410 e 703, piccola velocità, in base ai seguenti prezzi per Napoli: *tariffa locale n. 410, P. V.*, L. 47.95 a tonnellata, serie A; L. 44.55 a tonnellata, serie B; *tariffa locale n. 703, P. V.*, spedizioni di almeno 50 kg. o paganti per tale peso, L. 47.92 per tonnellata; e L. 44.55 a tonnellata per spedizioni di almeno 6 tonnellate per vagone;

5) Proposta dell'Adriatica, per la quale, alla Raffineria Nazionale di Genova, succeduta alla Raffineria Ligure, si rinnova per tutto l'anno 1904 la concessione per trasporto di carbon fossile da Venezia Marittima a Pontelagoscuro, riducendosi il quantitativo minimo da 4000 a 3000 tonn., e coll'obbligo di servirsi esclusivamente della ferrovia per il trasporto di tutto il carbon fossile occorrente al suo stabilimento di Pontelagoscuro;

6) Proposta di rinnovare a tutto l'anno 1904, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Raffaele Jona e Comp., per trasporti di carbone;

7) Proposta di concessione allo Zuccherificio di Ficcarolo, di trasportare zucchero greggio in partenza da Felonica-Po ad Ancona-Mandrachio, al prezzo di L. 11,85 la tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti. La validità della concessione scade col 30 giugno 1905, ed il concessionario ha l'obbligo di raggiungere il quantitativo complessivo di almeno 3500 tonnellate;

8) Proposta di rinnovazione per un altro anno della concessione accordata allo Zuccherificio Agricolo Ferrarese, per trasporti di carbon fossile e coke da Venezia a Ferrara, ferme restando le medesime condizioni;

9) Proposta per la quale la concessione accordata alla Ditta Candiani Luigi, per trasporti di mattoni comuni da Borgo San Donnino per Milano ed oltre, è rinnovata per tutto l'anno 1904, coll'obbligo di un quantitativo minimo di 1500 tonnellate, e ferme, pel rimanente, le stesse condizioni;

10) Proposta di proroga a tutto l'anno 1904, della concessione accordata alla Società del Laminatoio di Malavedo, per trasporto di ghisa greggia in pani da Eisenerz a Rogoredo, coll'abbuono per tonnellata di L. 0.75, se si raggiunge il quantitativo minimo di 1000 tonnellate; e di L. 1 se si raggiungeranno nel periodo concessionale le tonn. 2000;

11) Proposta per la quale la concessione accordata alla Ditta A. G. di R. Malco, per il trasporto di 300 tonnellate di sansa esausta per combustibile da Campello a Roma Termini, è rinnovata allo stesso prezzo di L. 5.337 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti. La concessione è valida fino a tutto il 25 febbraio 1905;

12) Proposta di rinnovazione per tutto l'anno 1904, alle stesse condizioni, ed estendendola anche ai trasporti provenienti dalla stazione di Moggio, della concessione accordata alla Ditta Giovanni Ermolli, per trasporti di segatura di legno da Pontebba-Stazione e dalla Stazione per la Carnia a Firenze P. P. e Roma-Termini;

13) Proposta di proroga della concessione accordata alla Ditta Raffaele Contigliani, per trasporto di scorie di ferro, coll'obbligo di aumentare il quantitativo minimo d'impegno da 150 a 300 tonnellate;

14) Proposta di concessione alla Ditta F.lli Bertolucci, di effettuare i suoi trasporti di calce da Bagni di S. Giuliano a Pisa, alle stesse condizioni accordate ad altre Ditte, e col vincolo di un traffico minimo di 500 tonnellate da effettuarsi entro il corrente anno;

15) Proposta di concessione alla Ditta R. Gattini e Begnozzi, per trasporti di carbon fossile e di mattonelle

di carbon fossile, da Venezia a Poggio Rusco, alle stesse concessioni già ammesse per altra Ditta;

16) Proposta di concessione alla Società Anonima del Gas di Lodi e Ravenna di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Ravenna al prezzo di lire 6.50 la tonnellata, carico e scarico a cura e spese della concessionaria, coll'impegno di un traffico minimo di tonnellate 2500, da trasportarsi nel periodo di tempo compreso fra il 1° aprile 1904 ed il 31 marzo 1905;

17) Proposta di rinnovazione, fino a tutto giugno 1905, della concessione accordata alla Società « Stabilimenti riuniti di Casale Monferrato, Ozzano, Asigliano e Fontaneto Po a Milano », ferme le stesse condizioni, ma elevando il quantitativo d'impegno a 1500 tonnellate;

18) Proposta di concessione alla Società « Miniere e Fonderie di Antimonio », di Genova, di effettuare i suoi trasporti di antimonio da Poggibonsi in destinazione di Livorno, al prezzo speciale di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro. La concessione è valida per tutto l'anno 1904, ed il quantitativo da trasportarsi è fissato in tonnellate 500;

19) Proposta di rinnovazione per tutto l'anno 1904, ed alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Raffaele Jona e Comp. per i suoi trasporti di carbone;

20) Proposta per la quale la concessione accordata alla Ditta Luigi Fumia Perino, per trasporto di noccioline in sacchi, è rinnovata, alle stesse condizioni, fino al 31 gennaio 1905;

21) Proposta di concessione alla Società Italiana per l'industria del gas di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Cesena, al prezzo di L. 8.80 alla tonnellata, carico e scarico a cura e spese della concessionaria e con impegno minimo di tonnellate 1200 da trasportarsi dal 1° aprile 1904 al 31 marzo 1905;

22) Proposta di modificazione della concessione accordata alla Società Veneziana di Navigazione nel senso di ammettere a fruire della concessione medesima anche i trasporti di juta destinati a Cassano d'Adda ed a Ponte a Moriano, fermo restando il quantitativo di 1000 tonnellate da raggiungersi entro il 1904 e concedendo l'abbuono di L. 0.75 alla tonnellata per Cassano d'Adda e L. 5.15 alla tonnellata per Ponte a Moriano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Martigny. — La Direzione della Società Promotrice dell'Industria Nazionale di Torino, ha indirizzato al Sindaco, al Presidente della Deputazione provinciale ed ai principali enti morali della città una circolare, richiedendoli d'appoggio per la sottoscrizione aperta circa la ferrovia Torino-Martigny.

Compresa dell'importanza e dell'urgente necessità per la città e la provincia di Torino di salvarsi (dice la circolare), con un nuovo valico alpino, dal completo isolamento ferroviario che le sarà cagionato dalla prossima apertura della linea del Sempione, e convinta che una linea diretta, di grande traffico e di comodo e regolare esercizio, fra Torino e Martigny, sarà il solo mezzo efficace per richiamare su Torino parte di quel traffico internazionale, che dall'Europa Occidentale si dirige al Mediterraneo, la Società Promotrice ha deliberato, d'accordo col Presidente della Camera di Commercio, la costituzione di un Comitato promotore, collo scopo di bandire un concorso internazionale a premi per lo studio di massima del miglior tracciato di linea internazionale diretta, di grande traffico e di comodo e regolare esercizio, fra Torino e Martigny.

E nell'assemblea del 22 febbraio stabilì che del Comitato promotore facciano parte tutte le persone, Ditte industriali od enti morali che contribuiscano, collo sottoscrizione a quote fisse di L. 50, alla costituzione del fondo dei premi.

Lo slancio con cui è stata accolta (conclude la circolare) dalla cittadinanza torinese la proposta della Società, e la premura con cui va coprendosi di firme la sottoscrizione, sono la prova migliore che il problema di cui si desidera la soluzione è di vitale importanza per l'avvenire economico di Torino.

Ferrovia Bari-Matera. — Il 28 febbraio a Bari si è tenuto un Comizio per caldeggiare la costruzione di questo tronco ferroviario.

Si votò un ordine del giorno col quale si invita la provincia ed i comuni interessati a mantenere il Consorzio stabilito per la costruzione del tronco Bari-Cassano, mettendolo in comunicazione con la linea approvata dalla Camera, e si fanno voti perchè il Governo sospenda gli studi della linea Matera-Grumo.

Per la linea Garossio-Oneglia-Portomaurizio. — Si è tenuto nei giorni scorsi ad Oneglia un convegno per questa ferrovia. Fu votato un ordine del giorno per l'attuazione del progetto di costruzione della linea ferroviaria Garossio-Oneglia-Portomaurizio, come quello che, a preferenza di ogni altro progetto, e specialmente della Breglio-Ventimiglia, unico corrisponde agli interessi della Liguria-Occidentale da Savona a Ventimiglia. Giovedì a Portomaurizio avrà luogo una nuova adunanza.

Ferrovia Civitavecchia Gallese-Terni. — Anche a Civita Castellana vi è vivo movimento per la costruzione di questo tronco ferroviario; anzi i Sindaci dei paesi interessati, in una recente adunanza, hanno fatto voto al Ministro dei Lavori Pubblici perchè presto il desiderio delle loro popolazioni sia appagato.

Ferrovie Venete. — Ebbe luogo la scorsa domenica a Padova, presieduta dal comm. Giuseppe Da Zara, l'assemblea degli azionisti della Società Veneta per le ferrovie secondarie.

Le relazioni del Consiglio d'amministrazione informò del successo dell'emissione di 100,000 nuove azioni, buona parte del ricavo delle quali fu e verrà destinato ad ammortizzare le obbligazioni in circolazione. Siccome l'azione dell'azienda ora deve convergere principalmente sulle ferrovie e congeneri, così si mirò a liquidare il cantiere di Sant'Elena e gli stabilimenti di Pasiano. Pel primo si giunse ad un compromesso col Municipio di Venezia; le fornaci di Pasiano vennero cedute ad una Società locale.

La ferrovia Ferrara-Copparo venne aperta il 20 settembre 1903 e le disponibilità della cassa sociale permisero la costruzione senza ricorrere alle annualità del Governo e della Provincia. La relazione informa poi relativamente alle ferrovie Alessandria-Ovada e Thiene-Rocchette-Asiago. La Società fu ammessa all'asta dell'Acquedotto Pugliese, ma non si fecero offerte, ritenendosi che il progetto del Governo lasci troppi punti oscuri.

I prodotti lordi del traffico furono di L. 4,138,026.48 nel 1903, con un aumento di L. 353,627.92 in confronto al 1902. L'aumento si verificò su tutte le linee.

Le spese ammontarono a L. 758,016.02; le rendite a L. 1,434,586.78, con una differenza residuale attiva di L. 676,570.70.

Prelevate, a termine dello statuto, L. 50,000 per la Cassa di previdenza, restano L. 608,294.16, di cui l'assemblea approvava il seguente riparto: L. 60,829.41 al Fondo di riserva; al Consiglio d'amministrazione L. 30,414.70; agli azionisti (L. 5 per azione) L. 500,000; ed a conto nuovo L. 25,326.65.

Rieletti a Consiglieri: comm. Giuseppe Da Zara, cav. Dario Centurini, conte Riccardo Rocca, cav. Camillo Borgnini, comm. Cesare Vanzetti, avv. Bartolomeo Lolleo.

A Sindaci: march. Giacomo Cattaneo, ing. Tommaso Lazzeri, Lorenzo Campodonico.

A supplenti: rag. Andrea Busatto e Antonio Corbi.

Nella riunione consigliare che seguì all'assemblea vennero rieletti: a Presidente, il comm. Giuseppe Da Zara; a Vice-Presidente, il cav. Dario Centurini; a fare parte del Comitato esecutivo i consiglieri Romiati, Rocca e Lolleo.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,627,733.05, con un aumento di lire 181,547.21 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio 1904 si ragguaglia a L. 17,280,257.35, e presenta un aumento di L. 1,203,230.00 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 febbraio 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 345,769, e presentano un aumento di L. 10,916 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 febbraio 1904 ammontano a L. 8,242,799, con un aumento di L. 347,881 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Rete interprovinciale tramviaria a Como.

— A tal proposito si sono adunati lunedì a Milano i rappresentanti e interessati a questo progetto dell'ing. Rossetti.

Fu proposta una Commissione per lo studio del progetto stesso che riuscì composta dei signori on. Carcano, presidente; Confalonieri, vice-presidente; Binda, segretario; ing. Ferrari, dott. Scalini, ing. Pagani e Rossetti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Sempione. — *Il Wildstrubel in luogo del Loetschberg.* — E ormai Wildstrubel che bisognerà dire e non più Loetschberg. La Commissione di periti, presieduta dal senatore Colombo, e che era stata incaricata di scegliere fra i diversi passaggi possibili attraverso le Alpi Bernesi, ha chiaramente concluso a favore del Wildstrubel.

Lo studio preliminare della linea e del tracciato è stato fatto da M. Beyeler, ingegnere a Berna. Il progetto di questo tecnico comporta due sezioni principali: La sezione Berna-Zweissimmen e la sezione Zweissimmen-Briga.

La prima sezione comporta l'utilizzazione fino a Kehrsatz delle rotaie della Gurbethalbahn, dalla sponda sinistra dell'Aar. Da Kehrsatz, la linea da costruire passerebbe per Kirchenthurnen, Riggisberg, Blumenstein, Bagni di Weissenburg, Reidenbach, Boltigen, Zweissimmen. Questa prima sezione costerebbe 16,200,000 franchi.

La seconda sezione passerebbe da Zweissimmen per Saint-Stephan, La Lenk, Albinen, Hohtenn, Saint-German ed Ezzenberg ed attraverserebbe il Wildstrubel con un tunnel di 12 chilometri per sboccare su Rarogne. Essa costerebbe 58,300,000 franchi.

La linea del Wildstrubel rappresenterebbe dunque una spesa totale di milioni 74 1/2 di franchi, contro 78 milioni pel Loetschberg. Essa non ha tunnels elicoidali e le pendenze non superano da 12 a 13 0/00 contro il 27 0/00 al Loetschberg.

E' probabile che il Comitato d'iniziativa, presieduto da Hirter et Morgenthalez, quanto il Governo Bernese, accetteranno le conclusioni dei periti e che il Wildstrubel avrà la preferenza definitivamente sul Loetscherbg.

Notizie Diverse

Il nuovo ponte Fraunhof a Monaco. — È stato recentemente aperto all'esercizio questo ponte, che rappresenta una nuova pregevole applicazione delle costruzioni con calcestruzzo. Sono infatti di tal genere di muratura i quattro archi di m. 44, 28, 27 e 26 di luce, le spalle e le pile, con rivestimento di pietrame calcareo conchigliifero. Quelli sono calcolati e costruiti come archi a tre cerniere; il maggiore con apparecchio a rulli di ghisa ed acciaio, gli altri tre con piastre di piombo contenute fra blocchi di granito, per la miglior ripartizione della pressione.

Sui quattro archi principali poggiano voltine di scarico, con spessezza variabile da m. 0.25 a 0.40, a sostegno del piano stradale. La lunghezza totale del ponte è di m. 136.60; la larghezza libera, tra i parapetti di pietra, m. 20, di cui m. 12 per la carreggiata lastricata e m. 4 per ciascun marciapiede d'asfalto.

La cubatura totale di calcestruzzo raggiunse mc. 10,200. La spesa complessiva fu di L. 875,000 contro un importo di progetto di L. 950,000. La costruzione fu intieramente compiuta in un periodo di 11 mesi.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Roma (9 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione per cinque anni, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, della strada provinciale Aurelia, tronco I, da Porta Cavalleggeri al termine miliare 23°, per annue L. 12,976.22. Dep. provv. L. 2000. Documenti fino all'8 marzo.

Municipio di Torchiavolo (Lecce) (10 marzo, ore 11, miglior. di ventes.). — Appalto della costruzione della strada comunale Torchiavolo-Lo Muccio-Rinalda-Vitteri, provvisoriamente aggiudicata all'Impresa Caracciolo Michele, per L. 23,000. Dep. provv. L. 1100. Cauz. L. 2200. Consegna lavori 31 luglio p. v.

Amministrazione Provinciale di Roma (10 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione della strada Cassia, tronco I, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per annue L. 21,600. Dep. provv. L. 3000. Fatali 21 marzo, ore 12. Docum. fino al 7 marzo, ore 14. Offerte fino al 9 marzo.

Deputazione Provinciale di Firenze (11 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di rialzamento nella strada Romana-Lucchesa, Cantone 3°, di un tratto sommersibile in luogo detto il « Mandriale », e correzione della successiva salita, per L. 23,500. Deposito provv. un ventesimo. Consegna lavori 8 mesi. Offerte fino al 10 marzo, ore 16. Documenti fino al 10 marzo, ore 16.

Deputazione Provinciale di Brescia (12 marzo, ore 14, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto compreso fra il Saletto ed il Curretto della strada provinciale Iseo Corna prima di Sale Marasino, per L. 28,800. Dep. L. 1600. Cauz. L. 3000. Dep. spese L. 600. Ultimazione lavori 8 mesi. Docum. fino al 10 marzo.

R. Prefettura di Udine (12 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di prolungamento della difesa di Ronchis in sinistra del Tagliamento, per L. 23,418. Dep. L. 1200. Ultimazione lavori giorni 120. Documenti fino 3 marzo.

— (12 marzo, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di restauro e ricostruzione parziale del rivestimento murario che presidia la scarpa interna dell'argine destro del Tagliamento a valle del ponte della ferrovia Udine-Venezia, per L. 14,954. Dep. provv. L. 750. Ultim. lavori 120 giorni. Docum. fino 3 marzo.

Direzione del Genio Militare di Palermo (12 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di miglioramento vari nella caserma Oblati in Girgenti, per L. 2000. Dep. provv. L. 200. Dep. spese L. 100. Ultimazione lavori giorni 70. Docum. fino all'8 marzo.

Amministrazione Provinciale di Messina (13 marzo, ore 12.30, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di costruzione della condotta

per la provvista dell'acqua dalle sorgive Grimaldi alla scuola agraria di S. Placido Colonero, per L. 45,462.30, ivi non comprese L. 5000 per indennità di espropriazione, e L. 1537.70 per lavori della camera raccolta, che verranno eseguiti a cura del proprietario dell'acqua venduta alla Provincia, signor Grimaldi, provvisoriamente aggiudicato al signor ing. Garibaldi Perroni da Messina, col ribasso dell'11 0/0. Dep. provv. L. 6000. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Cornigliano Ligure (Genova) (15 marzo, ore 10, unico). — Appalto della manutenzione delle strade dei viali e delle piazze pubbliche durante il triennio 1904-905-906, per annue L. 3600. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 300.

Asilo Infantile Tollot — Genova — (fino al 15 marzo, ore 12, presentazione delle offerte, def.). — Appalto della parziale demolizione e ricostruzione d'un fabbricato ad uso Asilo infantile, lire 38,000. Consegna lavori un anno. Apertura delle schede 16 marzo, ore 10. Dep. provv. L. 10,000.

Municipio di Boiano — Campobasso — (16 marzo, ore 11). — Appalto dei lavori di pavimentazione e fognatura della strada di quel Comune denominata Corso Umberto I, L. 12,527.63. Deposito provvisorio L. 50. Cauz. L. 1300. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Monza — Milano — (16 marzo, ore 14). — Appalto delle opere e somministrazioni per l'ampliamento del caseggiato scolastico di Borgo Milano, L. 38,800. Dep. provv. L. 1500. Fatali 4 aprile. Cauz. L. 3880.

Municipio di Verrès — Torino — (17 marzo, ore 9). — Appalto delle opere di rinnovamento del selciato della traversa provinciale nell'abitato di Verrès, lunga ml. 352, larga in media m. 6.50, con collocamento lungo l'intero suo percorso di due rotaie parallele di granito della Balma (Biella), L. 11,393.75. Deposito provv. L. 450. Consegna lavori 160 giorni.

Direzione Genio Militare di Venezia (17 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione di tetti nella Caserma Incursori in Venezia, L. 5000. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 150. Ultimazione lavori 70 giorni. Documenti fino al 15 marzo.

Deputazione Provinciale di Avellino (19 marzo, ore 11, def.). — Appalto della manutenzione per cinque anni della strada n. 3 Due Principati, primo tronco da Avellino al vertice della Laura, escluse le tratte interne agli abitati di Bellizzi e Celai, di m. 9729, per annue L. 5797. Dep. L. 500.

Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Roverbella (Mantova) (15 marzo, ore 12, miglior. di ventes.). — Fornitura della ghiaia occorrente alla manutenzione delle strade nel quinquennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909, per annue L. 6000, provvisoriamente aggiudicata col ribasso del 0.30 per 0/0. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 800.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (25 marzo, ore 9, def.). — Appalto della fornitura di kg. 60,000 di piombo in pani a 0.45, L. 27,000. Dep. provv. L. 2700. Consegna giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Febbraio 27	Marzo 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
" " Mediterranee	456	455.50
" " Meridionali	711	705.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	455	455
" " " (2ª ")	440	440
" " " Secondarie Sarde	270	270
" " " Sicule	635	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
" " Sicule A. B. C. D	340	347.50
" " Cuneo 3 0/0	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99.50	98
" " Mediterranee 4 0/0	506.50	501.50
" " Meridionali	343	350
" " Palermo-Marsala-Trapani	309	311
" " " 2ª emiss.	306	306
" " Sarde, serie A	358	361
" " " serie B	358	361
" " " 1879	358	361
" " Savona	366	368
" " Secondarie Sarde	501	504
" " Sicule 4 0/0 oro	510	510
" " Tirreno	500	507
" " Vittorio Emanuele	367	367

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 1° al 10 Febbraio 1904. — 22ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1057	» 8 +
Viaggiatori	1,515,167.00	1,505,487.54	+ 9,679.46	53,979.00	53,633.77	+ 345.23
Bagagli e cani.	82,086.00	76,832.69	+ 5,253.31	1,270.00	1,059.33	+ 210.67
Merci a G.V. e P.V. acc.	356,967.00	331,802.02	+ 25,164.98	12,449.00	11,571.69	+ 877.31
Merci a P.V.	2,282,415.00	2,123,722.50	+ 158,692.50	81,557.00	75,886.51	+ 5,670.49
TOTALE .	4,236,635.00	4,037,844.75	+ 198,790.25	149,255.00	142,151.30	+ 7,103.70

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Febbraio 1904.

Viaggiatori	36,837,612.00	36,143,191.22	+ 694,420.78	1,692,650.00	1,653,575.42	+ 39,074.58
Bagagli e cani.	1,842,208.00	1,759,730.79	+ 82,477.21	50,447.00	45,841.11	+ 4,605.89
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,400,252.00	8,977,725.41	+ 422,526.59	355,300.00	334,202.03	+ 21,097.97
Merci a P.V.	49,985,100.00	47,749,243.27	+ 2,235,856.73	1,953,635.00	1,848,082.65	+ 105,552.25
TOTALE .	98,065,172.00	94,629,890.69	+ 3,435,281.31	4,052,032.00	3,881,701.21	+ 170,330.79

Prodotto per chilometro.

della decade	890.05	848.29	+ 41.76	140.15	133.48	+ 6.67
riassuntivo	20,601.93	19,880.23	+ 721.70	3,804.72	3,672.38	+ 132.34

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 22ª Decade — Dal 1° al 10 Febbraio 1904

RETE PRINCIPALE

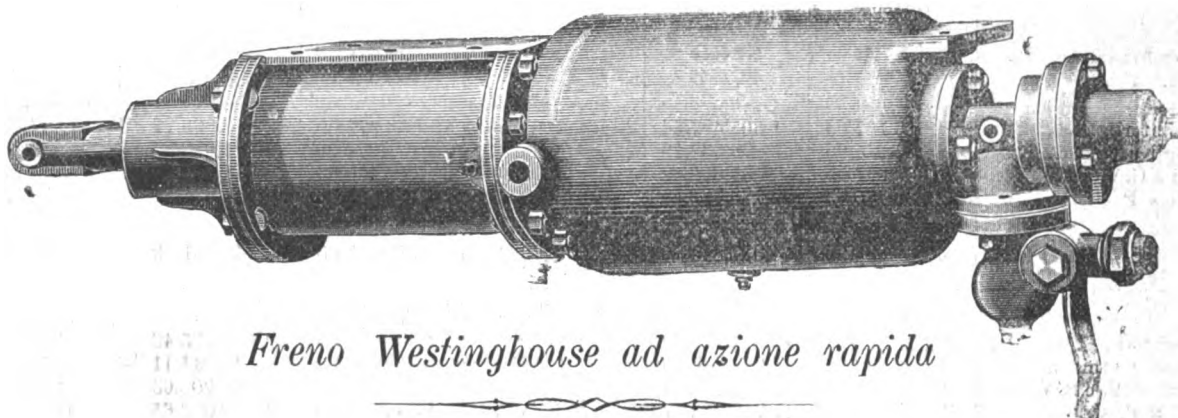
ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	106,187.00	2,179.00	19,711.00	123,799.00	100.00	251,976.00	618.00	408.00
1903	95,879.00	2,516.00	23,869.00	127,654.00	767.00	255,685.00	618.00	414.00
Differenze nel 1904	+ 10,308.00	- 337.00	- 7,158.00	- 5,855.00	- 667.00	- 3,709.00	»	- 6.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	2,350,818.00	50,004.00	456,759.00	3,291,180.00	39,717.00	6,188,458.00	618.00	10,014.00
1902-903	2,272,406.00	52,984.00	440,838.00	3,239,645.00	37,943.00	6,038,816.00	618.00	9,763.00
Differenze nel 1903-904	+ 78,407.00	- 2,970.00	+ 5,921.00	+ 61,515.00	+ 1,774.00	+ 154,637.00	»	+ 251.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,432.00	1,002.00	13,474.00	27,580.00	999.00	83,487.00	482.00	173.00
1903	34,124.00	821.00	12,337.00	23,513.00	297.00	71,092.00	482.00	147.00
Differenze nel 1904	+ 6,308.00	+ 181.00	+ 1,137.00	+ 4,067.00	+ 702.00	+ 12,395.00	»	+ 26.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	901,318.00	19,501.00	160,619.00	632,690.00	10,419.00	1,825,047.00	482.00	3,786.00
1902-903	828,858.00	16,541.00	140,028.00	565,246.00	8,054.00	1,658,722.00	482.00	3,441.00
Differenze nel 1903-904	+ 72,460.00	+ 2,960.00	+ 20,591.00	+ 67,444.00	+ 2,365.00	+ 166,325.00	»	+ 345.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,186.00	354.00	2,408.00	8,463.00	»	10,306.00	23.00	448.00
1903	3,586.00	190.00	936.00	3,368.00	»	8,075.00	23.00	351.00
Differenze nel 1904	+ 600.00	+ 64.00	+ 1,467.00	+ 100.00	»	+ 2,231.00	»	+ 97.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	119,591.00	4,392.00	38,838.00	73,447.00	31.00	239,299.00	23.00	9,969.00
1902-903	108,885.00	3,899.00	27,872.00	67,198.00	31.00	202,880.00	23.00	8,799.00
Differenze nel 1903-904	+ 8,706.00	+ 493.00	+ 11,466.00	+ 6,249.00	»	+ 36,419.00	»	+ 1,170.00

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	4512088	79040	4856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO

OSSERVAZIONI.

(1) Dai punti contraindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Brindisi (via Napoli) (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—
Brindisi (via Bolog.) (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE	
	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a	1 ^a	2 ^a			1 ^a	2 ^a
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	9 — p.	11 — p.	9 — p.	11 — p.	(1)	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50	14 57
Douvres (via Eur. occ.) Arr. (Buffet)	11 05 a.	12 30 p.	11 — p.	2 20 p.	11 — p.	12 20 a.	11 — p.	12 20 a.		Roma	14 30	23 10
Calais (Buffet)	12 34 p.	1 15 p.	2 20 p.	2 24 p.	12 20 a.	1 15 p.	12 20 a.	1 15 p.		Firenze	21 10	6 10
Maritime (via francese) Par. (Buffet)	1 15 p.	1 30 p.	3 — p.	3 06 p.	1 15 p.	1 30 p.	1 15 p.	1 30 p.		Brindisi	7 —	—
Calais-Ville (Buffet) Par. (Buffet)	1 30 p.	1 36 p.	3 — p.	3 06 p.	1 30 p.	1 36 p.	1 30 p.	1 36 p.		Ancona	20 25	—
Boulogne-Tintelleries Arr. (Buffet)	2 13 p.	2 15 p.	3 10 p.	3 12 p.	2 13 p.	2 15 p.	2 13 p.	2 15 p.		Bologna	1 35	10 30
Folkestone (via fr.) Arr. (Buffet)	2 25 p.	2 27 p.	3 15 p.	3 17 p.	2 25 p.	2 27 p.	2 25 p.	2 27 p.		Alessandria	11 25	19 42
Amiens (Buffet)	4 45 p.	6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	4 45 p.	6 05 p.	4 45 p.	6 05 p.		Torino Arr.	13 10	22 41
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	6 21 p.	7 03 p.	7 40 p.	8 24 p.	6 21 p.	7 03 p.	6 21 p.	7 03 p.		Brindisi Par.	8 50	—
Paris-PLM (Buff.)	1 ^a 2 ^a cl. (L) 7 10 p.	1 ^a 2 ^a cl. (H) 8 50 p.	1 ^a 2 ^a cl. 11 40 a.	1 ^a 2 ^a cl. 10 25 p.	1 ^a 2 ^a cl. 10 35 p.	1 ^a 2 ^a cl. 9 20 a.	1 ^a 2 ^a cl. 9 20 a.	1 ^a 2 ^a cl. 9 20 a.		Napoli	8 50	—
Dijon	12 15 p.	1 21 a.	2 55 a.	3 39 a.	12 15 p.	1 21 a.	12 15 p.	1 21 a.		Roma	14 10	—
Evian	1 10 p.	9 18 a.	11 10 p.	11 10 p.	1 10 p.	9 18 a.	1 10 p.	9 18 a.		Livorno	21 15	—
Genève	10 20 a.	7 11 a.	11 16 a.	10 44 p.	10 44 p.	7 11 a.	10 44 p.	7 11 a.		Firenze	20 —	—
Chamonix	12 40 p.	7 4 a.	10 22 a.	9 26 p.	12 28 a.	1 47 p.	12 28 a.	1 47 p.		Pisa	22 5	—
Aix-les-Bains	8 50 a.	6 19 a.	7 25 a.	10 54 a.	12 48 a.	2 12 p.	12 48 a.	2 12 p.		San Remo	19 10	—
Chambéry	9 27 a.	6 45 a.	9 54 a.	7 45 p.	8 34 a.	4 30 p.	8 34 a.	4 30 p.		Genova	2 50	—
Modane	1 44 p.	10 30 p.	9 54 a.	7 45 p.	8 34 a.	4 30 p.	8 34 a.	4 30 p.		Torino Arr.	7 31	—
Torino (ora dell'Europa centrale (2)) . . . Arr.	19 13	—	2 50	14 29	7 20	—	8 21 a.	21 10		Venezia Par.	—	—
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	—		Milano Par.	—	—
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	—		Novara	—	—
Milano Arr.	28 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	—		Torino Arr.	—	—
Venezia Arr.	4 23	—	23 30	—	18 45	—	—	—				
Torino Par.	20 05	—	3 10	15 —	8 55	—	—	—				
Genova Arr.	28 25	—	6 40	18 16	17 1	12 3	—	—				
San-Remo	6 6	—	23 32	—	16 59	—	—	—				
Pisa	8 30	—	10 55	23 43	16 55	—	—	—				
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	19 12	—	—	—				
Livorno	5 36	—	15 23	0 25	17 55	—	—	—				
Roma	10 10	—	17 50	7 40	23 43	—	—	—				
Napoli	18 35	—	23 35	13 36	7 —	—	—	—				
Brindisi	—	—	18 7	8 6	18 7	—	—	—				
Torino Par.	20 05	—	15 —	8 55	8 40	—	—	—				
Alessandria Arr.	21 32	—	17 30	12 16	10 18	—	—	—				
Bologna	2 31	—	23 20	14 50	—	—	—	—				
Ancona	7 13	—	7 18	23 —	—	—	—	—				
Brindisi	21 48	—	21 48	10 59	—	—	—	—				
Firenze	6 34	—	6 34	5 40	18 8	—	—	—				
Roma	18 10	—	18 10	19 40	23 25	—	—	—				
Napoli	18 35	—	18 35	7 —	—	—	—	—				

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-B. Vagon-restaurant. — Vettura diretta da Calais verso P.-L.-M. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.35 pom. — Da P.-L.-M. verso Boulogne. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 3^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Culoz e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambérieu); 1^a, 2^a e 3^a classe da Culoz in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

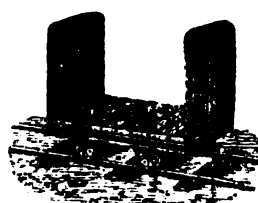
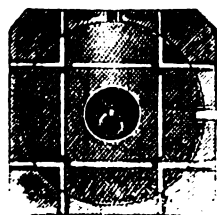
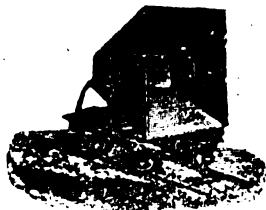
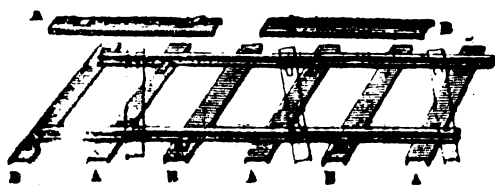
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGLIA & C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.



AVIS

Le titulaire des brevets italiens N. 62.561 du 4 février 1902 pour: "Dispositif commutateur automatique aux dynamos pour l'éclairage électrique des véhicules de chemins de fer", et N. 62.699 du 22 février 1902 pour: "Installation pour l'éclairage électrique des véhicules", désire les vendre ou en concéder des licences d'exploitation à des industriels italiens ou à des administrations de chemins de fer italiens.

Pour tous renseignements s'adresser à monsieur H. Kull, électricien des chemins de fer fédéraux à Olten (Suisse) ou à monsieur A. Ritter, Ingénieur-Conseil à Bâle (Suisse).



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BESTOLERO di NATALE BESTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 88.

G. Passoni Direttore prop. responsabile

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *La Società del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885.* — *La responsabilità nell'esercizio ferroviario.* — *La via più diretta per favorire Napoli* (Cont. e fine). — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico* (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti) — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LA SOCIETÀ DEL MEDITERRANEO e le Convenzioni del 1885

Abbiamo ricevuto un Memoriale pubblicato dalla Società del Mediterraneo col quale, uscendo dal riserbo che si è sempre imposto, avvicinandosi la scadenza dei contratti, difende il proprio esercizio contro le accuse mosse in Parlamento e dalla Commissione Reale per l'ordinamento ferroviario.

La Mediterranea, memore che la scarsa conoscenza dei fatti e dei precedenti ha dato spesso origine a non equi giudizi e ad erronee affermazioni, credè conveniente a sua volta di intervenire apertamente nella discussione, standole a cuore, tanto se l'opera sua debba considerarsi vicina al fine, quanto se debba continuare, di dimostrare che essa non è mai venuta meno agli obblighi assunti nei contratti del 1885 e che là dove i risultati non corrisposero alle aspettative del Paese ciò provenne da cause estranee al suo volere e superiori ai suoi sforzi.

Lo spazio oggi non ci consente che di riprodurre la *Conclusione* di questa elaborata polemica. Essa d'altronde è il riassunto risultante dai fatti esposti con scrupoloso rispetto alla verità. Nel prossimo numero ne inizieremo l'esame con un primo articolo del nostro ing. Montezemolo.

Fa pure seguito a questo Memoriale una *Appendice*, nella quale la Società ha ritenuto necessario soffermarsi per confutare qualche punto del vol. IV della Relazione della Commissione Reale d'inchiesta, recentemente pubblicato, contenente un'analisi dei singoli bilanci della Società.

Ecco la *Conclusione*:

1° Che in massima, affinché le Convenzioni del 1885 dessero specialmente pel servizio pubblico i buoni effetti che se ne attendevano, avrebbero dovuto essere applicate con illuminato criterio delle necessità di un esercizio ferroviario e con reciproca fiducia tra i contraenti; con cee sarebbe

stata consentita quella maggior larghezza di mezzi senza della quale non era possibile soddisfare le esigenze del servizio;

2° che fin dai primi anni della applicazione del contratto vennero a mancare i mezzi necessari a una buona sistemazione della rete Mediterranea, costituita da linee di provenienze disparate e tutte in cattivo stato (1);

3° che la crisi economica e finanziaria che il Paese attraversò dall'anno 1889 al 1895, venendo ad alterare le previsioni sulle quali erano stati basati i calcoli che servirono allo studio dei contratti del 1885, contribuì grandemente ad impedire che fossero presi i provvedimenti necessari al servizio ferroviario;

4° che però anche quando col 1895 riprese lo sviluppo dei traffici e in progressione superiore alle previsioni, non fu fatto per parecchi anni quasi nulla affine di accrescere in correlazione i mezzi di esercizio, sia rispetto alle linee, sia rispetto al materiale; e che ad ogni modo si provvide anche poi inadeguatamente;

5° che stante questa grave e difficile condizione di cose, la Società dovette sottostare a continui ed ingenti sacrifici per provvedere alle improrogabili occorrenze del servizio, e tuttavia lo migliorò notevolmente e in special modo per quanto concerne la velocità, il numero dei treni e le tariffe dei trasporti, facendo assai più di quanto le incombeva per contratto;

6° che infatti, secondo le dimostrazioni da noi date, la Società dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1903 incassò,

(1) Le condizioni speciali in cui versano le linee della rete Mediterranea (più ampie zone malariche, più frequenti gallerie, più tratte difficili con divieto di ricupero, ecc., ecc.), ne rendono pure onerosissimo l'esercizio, anche più che per l'altra rete continentale. Lo si scorge dal fatto che la Mediterranea deve tenere una quantità di personale maggiore che l'Adriatica. Inoltre essa ha un consumo di carbone di chg. 15.044 per treno chilometro, contro chg. 13.406 sull'altra rete o se vuolsi per locomotiva chilometro un consumo di chg. 10.624 contro 9.192; tanto che, come dice la Relazione del Ministero dei Lavori Pubblici (Parte II, Vol. Unico, pag. 216), *le resistenze sulla Mediterranea possono considerarsi con molta approssimazione e in cifra tonda, non meno del 12 0/0 superiori a quella della rete Adriatica.*

come sua quota dei prodotti lordi (compresivi i corrispettivi per la rete complementare e gli introiti a rimborso di spesa), 1542 milioni di lire e li spese tutti quanti nell'esercizio, senza poterne ritrarre neppure un centesimo da devolvere a pro' degli azionisti come profitto industriale, ed anzi dovette spendere nell'esercizio anche una parte delle annualità di L. 7,820,000 ad essa assegnate come corrispettivo del capitale impiegatovi;

7° che il dividendo medio distribuito dalla Società ai suoi azionisti nei 18 anni sino al 30 giugno 1903 sta al disotto del 5 0/0 e diminuirà ancora comprendendovi gli altri due anni; che poi la parte di dividendo ricavata dall'esercizio è notevolmente inferiore anche a quest'ultima media;

8° che lo Stato per sua compartecipazione de' prodotti lordi incassò:

a) le quote versate ai fondi di riserva e alla cassa A. P., circa 102 milioni nei 18 anni;

b) una somma (1) annua devoluta al Tesoro, la quale da circa 29 milioni nel 1885-86 salì ai 30 1/2-32 l'anno nel periodo sino al 1894-95 e crebbe dappoi rapidamente sino quasi ai 44 milioni nel 1902-03 e così nei diciotto anni circa 600 milioni devoluti al Tesoro (già dedotti i prelievi per le linee complementari);

che ciò nonostante e malgrado i suoi obblighi contrattuali lo Stato non intervenne a favore dell'esercizio se non in misura irrilevante; anzi gli stessi scarsi aiuti da lui dati, quando bene si consideri la natura loro e gli indebiti oneri addossati ai fondi e alla Cassa A. P., si riducono, può dirsi, a zero, perchè le spese nei limiti in cui furono fatte, ove si fossero convenientemente depurate, avrebbero trovato margine nelle somme che egli ritrasse e ritrae dalle risorse normali (2) dei medesimi considerate secondo le loro funzioni contrattuali;

9° che non solo la Società fu così lasciata quasi sola a lottare contro le difficoltà dell'esercizio, ma che i suoi sacrifici furono misconosciuti dallo Stato suo contraente; il quale anzi venne via via sollevando contro di essa sempre nuove esigenze ed addossandole nuovi oneri che certo non erano nei comuni intendimenti delle due parti al 1885 (contributi nei lavori e nelle provviste a carico dei fondi governativi, spese in conto capitale per i provvedimenti sugli infortuni del lavoro e della malaria, decreti sui turni di lavoro, aumenti nei contributi per gli istituti di previdenza, vincoli amministrativi, nuova fonte di dispendi incalcolabili, nuove tasse sui trasporti a puro vantaggio dell'erario, ecc.);

10° che la Società riuscì a far procedere l'esercizio, certo non senza inconvenienti, ma tuttavia soddisfacendo nell'insieme ai bisogni dei traffici, anzi recandovi indiscutibili miglioramenti; e vi riuscì *ad onta pure dei difetti derivanti dal tipo del contratto prescelto dallo Stato nel 1885*;

11° che anzi non è a dimenticare quale incognita presentasse allora l'ordinamento dell'esercizio. Lo smembramento delle vecchie reti in condizioni economiche, commerciali e finanziarie tra loro diversissime per fonderle in reti nuove di cui era difficile predeterminare l'assetto e il suo probabile svolgimento; la trasformazione completa delle tariffe coll'introduzione di quelle differenziali, onde rimaneva incerta qualsiasi previsione sui nuovi prodotti; l'unificazione del personale proveniente dalle varie reti con differenze sensibilissime di qualifiche di gradi, di stipendi, di norme organiche e disciplinari (3) costituivano difficoltà

(1) In questa somma non sono comprese le imposte sui trasporti riscosse insieme alle tasse di porto, che vengono versate al Governo separatamente e che per la rete Mediterranea da L. 8,917,268 nel 1885-86 sono salite a L. 13,126,832 nel 1902-03, e nei diciotto anni a 191 milioni, oltre ad altri 19 milioni a lui versati per sovrattasse sui trasporti dopo le leggi del 1897 e 1900.

(2) Cioè nelle somme di cui alla lettera a) del n. 8 e nelle entrate accessorie dei fondi e della Cassa.

(3) Stralciamo dal discorso 29 marzo 1889 dell'on. Finali, Ministro dei Lavori Pubblici, alla Camera dei deputati:

capitali che rendevano opera veramente ardua la formazione del nuovo ordinamento ferroviario. Nè fa quindi meraviglia se le convenzioni del 1885, appunto perchè mancavano loro basi abbastanza concrete, ne abbiano risentito conservando il carattere di un congegno elaborato in una concezione un po' troppo teorica;

12° che però tutte coteste difficoltà furono superate; sicchè oggi, per quanto concerne il servizio ferroviario a base sociale, l'esperienza di 18 anni permette di affrontare il problema con una attendibilità di valutazioni e di previsioni e una abbondanza di elementi concreti intorno ai bisogni, alle spese ed ai mezzi coi quali provvedere, che nel 1885 mancavano completamente.

Tali sono i fatti e le conclusioni che si possono dedurre da questo nostro studio, appoggiato a documenti ufficiali già tutti di pubblico dominio e inteso a dimostrare quanto manchino di fondamento le accuse mosse alla Società del Mediterraneo. Noi confidiamo che gli spiriti equi, cui non fanno velo i pregiudizi, le renderanno ragione.

Milano, 1904.

LA SOCIETÀ DELLE FERROVIE DEL MEDITERRANEO.

LA RESPONSABILITÀ NELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

A Milano, al Circolo degli interessi industriali, commerciali ed agricoli, ebbe luogo, poche sere fa, un'adunanza per discutere sul problema ferroviario, ed io credo utile di parlarne brevemente ai lettori del *Monitore*, poichè, dopo aver sentito a dire tante stranezze intorno a questo dibattuto problema, si prova una viva soddisfazione a sentire una parola di buon senso.

Il signor ragioniere Colli ha dato lettura della Relazione delle discussioni che erano avvenute fra le diverse Associazioni di industriali e commercianti che fanno capo al Circolo, e la Relazione fu accolta con grandi approvazioni dall'intera assemblea, che ha deliberato di farla stampare e di diffonderla.

Il signor Colli sorvola sulla forma che convenga di dare all'esercizio ferroviario, ma fa notare che la cosa necessaria è che sieno semplificate e migliorate le tariffe, e che sia migliorato il servizio in tutte le sue parti, onde le ferrovie possano meglio corrispondere alle esigenze ed ai progressi delle industrie e dei commerci. Ma soprattutto insiste, con molto buon senso, sulla necessità che la responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie verso il pubblico sia precisamente e chiaramente definita, e che divenga industrialmente efficace.

Lodo senza riserva tutte quelle brave persone che hanno preso parte a queste discussioni, e lodo principalmente il valente relatore, il quale ha saputo mettersi su di un terreno pratico, ed ha saputo far lasciare da parte tutte le

« Ora che cosa fecero le Compagnie? Intorno a questo punto ebbero un lavoro non facile ad adempiere. Vi erano l'Amministrazione dell'Alta Italia, delle Meridionali e quella delle Romane e per la composizione longitudinale delle due grandi reti Adriatica e Mediterranea, a ciascuna di esse toccarono dei tronchi esercitati dalle tre Amministrazioni precedenti.

« Bisognava dare unità a questo personale, unità di stipendio, di denominazione e di qualifiche.

« Ora raccolti tutti insieme i vari uffici si avevano 270 denominazioni presso le Amministrazioni che cessavano ed erano denominazioni diverse, che spesso corrispondevano allo stesso ufficio; ma non è stato facil cosa questo lavoro di assimilazione e il ridurre queste denominazioni d'impieghi ad un minor numero, cioè a circa 150. Io ho questi prospetti fatti in modo che i nuovi uffici corrispondessero agli antichi, essendo un *tipo organico*, nel quale viene classificato per titoli, stipendi e paghe tutto il personale.

« Il Governo riconobbe che niuno soffriva detrimento nè di qualifica, nè di stipendio, anzi riconobbe che molti venivano più o meno avvantaggiati ».

considerazioni politiche e sociali. Il problema ferroviario è essenzialmente un problema economico, e tutte le considerazioni politiche e sociali che si vogliono far entrare per forza, lo spostano, lo alterano e lo rendono di impossibile soluzione.

Più volte nel *Monitore* io ho sostenuta questa tesi, e precisamente nel numero precedente io ho fatto rilevare quanto sia stato grave l'errore commesso dal Governo, quando, nominando la Commissione Reale per studiare l'ordinamento delle ferrovie, non seppe comprendere che i membri di essa avrebbero dovuto essere in maggioranza industriali e commercianti.

E mi compiaccio di vedere che i fatti confermano il mio asserto, poichè, mentre il triennale lavoro della Commissione Reale è oggetto di critiche severe, mentre il Parlamento si perde in discussioni accademiche, mentre il Governo, sempre incerto, vorrebbe accontentare tutti e non riesce a contentare nessuno, pochi e modesti commercianti e industriali di Milano danno un solenne esempio di saggezza e di senso pratico alla Commissione Reale, al Parlamento ed al Governo.

Per stabilire quale debba essere il migliore ordinamento dell'esercizio ferroviario, si può applicare il detto del Vangelo: *porro unum est necessarium*, e quest'uno è la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria verso il pubblico. E quando questa responsabilità sia ben definita, e quando il pubblico danneggiato possa avere facilmente e sollecitamente ragione, tutto il resto può essere trascurato, perchè viene spontaneamente da sè come conseguenza necessaria.

E si noti bene: Se si vuole che l'Amministrazione ferroviaria abbia piena responsabilità verso il pubblico, non può non volersi contemporaneamente che questa Amministrazione abbia pieno carattere industriale. E in questo modo si trova risoluto il grande problema tanto dibattuto, se cioè l'esercizio ferroviario debba essere fatto direttamente dallo Stato, o da Società private, poichè le sole Società private possono organizzarsi industrialmente ed essere responsabili verso il pubblico.

È caratteristica specifica di ogni esercizio di Stato la diminuzione, e quasi la scomparsa, della responsabilità verso il pubblico.

I Tedeschi, che sono sinceri, lo dicono apertamente; gli altri non lo dicono apertamente, ma in pratica fanno press'a poco come i Tedeschi.

E a questa esperienza che ci viene dall'estero, bisogna aggiungere l'esperienza di casa nostra, e da essa ricaviamo che tanto più cresce l'ingerenza diretta od indiretta dello Stato nell'esercizio ferroviario, e altrettanto diminuisce l'indole industriale dell'azienda ferroviaria e la sua responsabilità verso il pubblico.

Il naturale buon senso fa comprendere che le cose sono proprio così, ma nel nostro mondo politico il naturale buon senso è stato da gran tempo ucciso e sotterrato, e molti, pur troppo, si vantano di avergli cantato il funerale. Così si va accreditando il concetto che per stabilire la responsabilità di una Società ferroviaria basti un articolo di legge o di contratto.

Nelle convenzioni del 1885 non esiste certamente alcun articolo che diminuisca la responsabilità delle Società esercenti verso il pubblico; ma chi non sente, chi non comprende che la Società delle Meridionali è oggi meno responsabile verso il pubblico come esercente la Rete Adriatica di quello che era prima del 1885 come concessionaria della sua Rete?

Le Società esercenti possono benissimo dimostrare che il materiale mobile non è sufficiente al traffico e possono benissimo proporre l'acquisto di locomotive, di vetture e di carri, ma l'acquisto non si può fare se il Governo non approva e non dà i denari. Le Società possono benissimo dimostrare che gli impianti di una stazione sono di gran lunga insufficienti ai bisogni del commercio, e possono benissimo preparare e presentare il progetto d'ampliamento, ma il lavoro non si fa se il Governo non approva e non destina i fondi per i lavori.

I fatti sono sempre assai più forti delle parole e anche degli articoli di legge. E coloro che nel caso di nuove convenzioni con le Società esercenti sognano di dare al Governo nuove e maggiori ingerenze nell'esercizio, nuovi vincoli alle Società, si persuadano almeno che tutto avrà per effetto di diminuire la responsabilità delle Società verso il pubblico. E quando si crede di rimediare a questa conseguenza naturale con disposizioni draconiane, non si fa che opera inutile e spesso ridicola.

Sia adunque data la meritata lode all'egregio ragioniere Colli e a tutti coloro che hanno collaborato con lui e che ci hanno fatto sentire una parola di buon senso. Se vogliamo il vero progresso, bisogna che chi esercita le ferrovie sia pienamente responsabile verso il pubblico, ed abbia la necessaria libertà di provvedere per adempiere a questa responsabilità.

Il Circolo di Milano ha data una grande lezione ai nostri uomini politici, ed io mi auguro per il bene d'Italia che la lezione sia raccolta, e che ognuno si persuada che per risolvere il problema ferroviario bisogna mettere da parte tutte le considerazioni politiche e sociali.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

La via più diretta per favorire Napoli

(Cont. e fine. — Vedi N. 10).

Ritenuto che, come si è detto nel precedente numero, la nuova ferrovia abbia ad essere di 203 chilometri e debba costare 110 milioni solamente, è certo che ai milioni 7.00, occorrenti pel servizio interessi ed ammortamento del capitale già impiegato nell'attuale ferrovia Roma-Napoli, dovranno aggiungersi quelli che occorreranno pel servizio del nuovo capitale da impiegarsi, e resta a vedersi se ed in quale misura si potrà ottenere dalla nuova ferrovia un reddito netto da dedursi.

Evidentemente una gran parte del traffico annuo della attuale linea si riverserà sulla nuova, ed è già stato calcolato che il prodotto di essa si ridurrà sotto la metà, ossia da milioni 10.50 scenderà a 4.80 circa. Inoltre, dalla Commissione Reale si è ritenuto che, riducendo le tariffe dei viaggiatori non meno del 25 per cento, questi aumenteranno in tale misura da poter ottenere, insieme ad un limitato traffico di merci, un prodotto lordo medio chilometrico eguale a quello odierno della linea attuale: quindi per l'intera nuova linea milioni 8.60 (1).

Ma quale sarà l'introito netto del nuovo esercizio? La suddetta Commissione lo ha calcolato nella misura del 60 per cento del prodotto lordo; chi scrive invece osserva che, ridotte le tariffe intorno al 70 per cento di quanto ora sono, l'introito netto finirà col risultare molto minore, non ostante l'impiego della trazione idro-elettrica (2).

I pratici ritengono infatti che per un esercizio ferroviario in grande, allorché il movimento dei traffici abbia raggiunto e superato un certo limite, variabile col cambiare di certe circostanze e col costo degli impianti idro-elettrici, questi impianti possono far risparmiare circa un quinto delle spese complessive dell'esercizio stesso con trazione a vapore. Quindi, se presentemente, come si è visto, le spese della Roma-Napoli sono nella misura del

(1) Pel prodotto della nuova ferrovia la Commissione Reale ha fatto questo preventivo:

Viaggiatori diretti e locali	mil. 7.15
Merci	» 1.50

Insieme milioni 8.65

e per chilometro L. 42,000 circa, come il prodotto lordo dell'attuale linea.

(2) Per la riduzione delle tariffe la Commissione stessa ha indicato quale limite minimo il 25 per cento, dichiarando però che, in fatto, il prezzo dei biglietti finirà coll'essere ridotto del 40 per cento.

70 per cento dei prodotti lordi, mediante la trazione elettrica, a parità di traffico e di tariffe, potranno ridursi a quattro quinti, ossia al 56 per cento; ma, dovendosi contemporaneamente ridurre le tariffe attuali intorno al 70 per cento, è chiaro che, pur adottando il nuovo sistema di trazione, il coefficiente di esercizio aumenterà nel rapporto inverso, e quindi arriverà all'80 per cento. Questo vuol dire che il reddito netto sperabile dalla nuova ferrovia potrà essere nella misura di circa un 20 per cento del reddito lordo.

D'altra parte, quanto all'attuale esercizio della Roma-Napoli, bisogna considerare che, quando il suo traffico sarà ridotto a meno della metà, il relativo odierno coefficiente di spesa (70 per cento) supererà il 75 per cento, perchè, come è noto, talune spese di esercizio rimangono le stesse anche col diminuire dei traffici; onde il prodotto netto della Roma-Napoli, dopo costruita la direttissima, si ridurrà al 25 per cento di quello lordo, che, come si disse, sarà di milioni 4,80 circa.

Si può dunque fare questo conto:

Interesse ed ammortamento del capitale impiegato nella linea attuale. mil. 7.00
Id. id. del capitale da mettersi nella nuova:

$\frac{4}{100}$ milioni 110 = » 4.40

Milioni 11.40

Reddito netto rimasto all'attuale linea:

$0.25 \times 4.80 =$ mil. 1.20

Più il reddito netto sperabile coll'esercizio della nuova:

$0.20 \times 8.60 =$ » 1.70

2.90

Differenza milioni 8.50

Togliendo ora da questa somma il deficit presente, come sopra trovato, in mil. 3.80

rimane quello che si raggiungerà in futuro, cioè mil. 4.70

Si vede dunque che colla costruzione e coll'esercizio della direttissima lo Stato andrà incontro ad una perdita annuale maggiore di quella che avrebbe impiegando il nuovo capitale a fondo perduto. E se si considera che, all'atto pratico, la spesa preventivata in milioni 110 sarà certamente superata (1), e che, nonpertanto, per il Tesoro dello Stato è obbligo ormai assoluto di sostenerla, è naturale che ad esso convenga di restringere il suo impegno almeno entro il detto limite, pur accontentando Napoli e le provincie meridionali, come interessate alla costruzione della direttissima.

La nuova ferrovia sarà certamente utile, in quanto è sempre utile ciò che è abbondante; è meglio avere due o più abiti che uno solo; e non v'ha dubbio che due comunicazioni, una più diretta dell'altra fra Roma e Napoli,

(1) Il progetto della Commissione Reale prevede due tratti urbani, uno in Roma e l'altro in Napoli, di km. 5.80 e, fra l'una e l'altra città, uno sviluppo di » 197.60

Insieme km. 203.40

Lungo il tracciato sono indicati poco meno di 30 chilometri di gallerie, delle quali sette che variano da metri 1200 a 5100. La spesa complessiva è così calcolata:

Per la costruzione dei tratti urbani mil. 10.00

Per la parte rimanente » 82.40

Più per gli impianti idro-elettrici e pel materiale rotabile » 17.00

Totale milioni 109.40

Si noti che la via dovrà essere a due binari con armamento molto robusto, con stazioni ampie, più tutto ciò che occorre per assicurare la circolazione dei treni a grandissime velocità; onde, tutto ben considerato, si ritiene che l'indicata spesa, all'atto pratico, dovrà salire a non meno di 140 milioni.

torneranno più comode che una sola. Ma, se è un concetto relativo quello della necessità, tanto che Diogene poté buttar via anche la scodella, mentre nient'altro possedeva, maggiormente lo è quello dell'utilità. E la relazione va cercata non soltanto nella spesa da sostenere, che già si è visto quanto sarà gravosa, ma altresì nel fatto se, con spesa minore, si potrebbero compiere altre opere per raggiungere presso a poco il medesimo scopo.

Secondo la più volte ricordata Commissione Reale, scopo principale della direttissima deve essere quello di unire, nel modo più rapido e più diretto, le due maggiori città d'Italia, le quali dovrebbero integrarsi a vicenda, onde vuolsi che i treni fra Napoli e Roma abbiano a volare. Ma, non ostante le recenti importanti esperienze fatte in Germania, con risultati abbastanza soddisfacenti, sulla velocità delle carrozze automotrici elettriche (1), chi scrive si permette di osservare che, per adesso, non sarebbe prudente avventurarsi a fare un importante, permanente servizio con velocità eccessive.

I treni elettrici fra Milano e Porto Ceresio impiegano ore 1.14 per percorrere km. 75, ed in media km. 62.5 all'ora; quelli più completi e più pesanti delle Valtellinesi percorrono km. 106 in ore 1.53, ed in media km. 41 all'ora. Quanto a celerità, quindi, nulla di straordinario essi ci offrono.

Del resto la Commissione Reale, quantunque abbia progettato una linea a due binari, con pendenze relativamente miti (2), larghe curve, solido binario e senza passaggi a livello, ha poi finito di dover calcolare poco meno di due ore e mezza per percorrere l'intera linea, lunga 203 chilometri; e quindi, pur fissando a 100 chilometri all'ora la velocità dei futuri treni elettrici, in sostanza, ha dovuto contare sopra una media alquanto minore. Ma si noti che, qualora si potesse spingere la velocità dei treni attuali al detto limite, risultato eguale potrebbe quasi ottenersi anche ora, perchè abbiamo in Italia locomotive a vapore che superano gli 80 chilometri in piena corsa; e se di esse non si può estendere l'uso, nè, ove si usano, si può largamente profittare di tutta la loro potenza in velocità, dipende dalle frequenti fermate richieste e, soprattutto, dalle condizioni in cui si trovano le nostre ferrovie, con armamento e ponti in ferro non abbastanza resistenti. Tanto vero che, fuori Italia, ove le grandi ferrovie sono dotate di tutti i mezzi richiesti dal progresso della tecnica, la trazione a vapore già gareggia in velocità con quella elettrica: fra Parigi e Calais, le locomotive del treno Méditerranée-express percorrono 298 chilometri colla velocità di 91.7 km. all'ora; fra Wittemberge ed Amburgo si percorrono 160 km. colla velocità di km. 85.3; fra Londra ed Edimburgo per Newcastle (km. 636), colla velocità di km. 83.4 all'ora; e molte sono le linee di altri paesi ove la velocità dei treni a vapore supera gli 80 km. all'ora (3).

Ora, quando la linea attuale avesse le pendenze ridotte, tutt'al più, al 10 per mille, e talune curve allargate; fosse accorciata quanto più è possibile, e provveduta dei mezzi

(1) Si allude alle esperienze fatte fra Berlino e Zozzen, ove, sopra un tratto di linea lungo 23 chilometri, appositamente predisposto, con carrozze speciali e mille cautele, si è raggiunta la velocità di 160 chilometri ed eccezionalmente quella di 200 chilometri all'ora.

(2) Per 73 km. circa le pendenze sono superiori al 10 per mille, e raggiungono il 15 per mille lungo due di essi.

(3) Prove fatte sulle ferrovie Bavaresi e del Wurttemberg permettono di asserire che le velocità sopra indicate potrebbero anche superarsi, poichè con esse si raggiunsero i 115 chilometri all'ora in media. D'altra parte, il progresso della trazione a vapore è tale che in Inghilterra si cerca di andare direttamente da Londra a Birmingham, Manchester, Southampton, Leedes, Sheffield, ecc., senza mai fermarsi.

Attualmente il massimo percorso è quello Edimburgo-Euston, percorrendo 650 km. con una sola fermata. E qui è bene far presente a coloro che si lagnano della scarsa velocità dei treni diretti italiani, ma poi gridano se non si arrestano presso il proprio campanile, che la perdita di tempo dipendente dalle fermate dei detti nostri treni rappresenta il 28 per cento del tempo complessivo impiegato nel percorso.

necessari per un esercizio a grande velocità, non v'ha dubbio che, pur facendo qualche fermata, con poco meno di 3 ore la si potrebbe percorrere anche colla trazione a vapore. Se poi, davvero, col progresso ulteriore dell'elettrotecnica si trovasse più facile, abbastanza sicuro e più economico il raggiungere maggiore velocità mediante un impianto elettrico, si ricordi che la potenzialità dell'attuale linea è tale da poter servire un traffico quasi quadruplo di quello esistente, e che, essendo essa a due binari, si potrebbe, eventualmente, destinarne uno ad esclusivo servizio dei viaggiatori, con treni elettrici.

In presenza di questi fatti, quale sarebbe l'utile offerto dalla direttissima progettata? Mezz'ora circa di viaggio risparmiata ai 500,000 viaggiatori all'anno, che, secondo la Commissione Reale, dovrebbero correre fra Roma e Napoli e viceversa, sopra i 62 milioni che percorrono le ferrovie d'Italia (1).

Vediamo ora quali sarebbero le modifiche da farsi all'attuale linea, affinché si potesse percorrere in poco meno di tre ore, e quali spese richiederebbero.

Per ridurre la via in condizioni da essere percorsa con convogli celerissimi, già si è notato che occorrerebbe ridurre a non più del 10 per mille i tratti, i quali ora hanno pendenze variabili dal 12 al 17 per mille, ed inoltre ampliare talune curve, il cui raggio varia fra 400 e 600 metri. Parecchie di queste modifiche potrebbero farsi senza cambiare la sede stradale, mentre altre dovrebbero farsi deviandola alquanto, anche per abbreviarne il percorso: onde lo sviluppo dei tratti da costruirsi arriverebbe a circa 36 chilometri.

Il capitale occorrente per queste modifiche può calcolarsi di milioni 28; e con tale spesa la strada attuale da chilometri 249 verrebbe ridotta a 240. Ma, per meglio raggiungere l'intento, si potrebbe ridurre la lunghezza di altri 10 km., cioè a 230, col costruire il tronco Capua Aversa (chilometri 16) e coll'aggiungere il secondo binario nel tratto da Aversa a Napoli (km. 19); per quali lavori l'indicata spesa salirebbe a milioni 41. Ora, aggiungendo altri 5 milioni per l'impianto, sull'intera linea, di apparecchi speciali onde garantire la sicurezza della circolazione e per l'acquisto di speciali locomotive e carrozze, si avrebbe la spesa totale di milioni 46 (2). E con essa la ferrovia attuale diventerebbe anche migliore della direttissima, quantunque costruita *ex-novo*; perchè su di questa, se eventualmente occorresse, non sarebbe possibile di far correre treni a vapore con la voluta grandissima velocità, essendosi progettata per circa un terzo con pendenze variabili dal 10 al 15 per mille; notando che, qualora la si volesse costruire tutta con pen-

(1) Qualcuno obietterà che la direttissima, quale venne progettata dalla Commissione Reale, entrerà in città tanto a Roma che a Napoli, onde essa offrirà ai viaggiatori un risparmio di tempo e di spesa anche in partenza ed in arrivo. Ma bisogna considerare che ormai la stazione di Roma e quella di Napoli non possono dirsi fuori città; e che, pur facendo le due nuove più accentrate, la maggior parte dei viaggiatori prenderà non pertanto un tramway od una carrozza, non foss'altro pel trasporto del bagaglio a mano, per quanto piccolo.

Ora, la spesa per due tronchi urbani, essendo stata calcolata dalla Commissione Reale di 10 milioni, ossia di circa L. 400,000 all'anno, queste equivalgono a 40 cent. di lira regalati in partenza ed in arrivo a ciascuno dei 500,000 viaggiatori suindicati quale movimento diretto, futuro, fra Roma e Napoli e viceversa; mentre poi la maggior parte di essi ne spenderà in media altrettanti, indipendentemente dal fatto di essere le due nuove stazioni più o meno accentrate.

(2) La Commissione Reale ha osservato che per sistemare completamente la linea attuale, in maniera da soddisfare a tutte le esigenze di un servizio molto celere, occorrerebbe la spesa di milioni 40, compresa quella per la costruzione di un nuovo tratto diretto da Sparanise a Napoli, ed aggiunge che con tale spesa la linea attuale verrebbe accorciata di 27 chilometri. Questa sistemazione sarebbe dunque anche più radicale di quella suindicata, ma ci permettiamo di far presente che con soli 40 milioni non potrebbe farsi; si noti, che il solo tratto da costruirsi fra Sparanise e Napoli svilupperebbe non meno di km. 45. Colle modifiche di cui sopra ci siamo limitati a voler accorciare la linea attuale di km. 19 soltanto, e nondimeno abbiamo previsto che la spesa salirebbe a 46 milioni.

denze non maggiori del 10 per mille, la relativa spesa di costruzione aumenterebbe assai, o per maggiori opere, specialmente in gallerie, o per allungamento sensibilissimo di tracciato, nel qual caso, sparirebbe il pregio della brevità.

Questo premesso, ecco le previsioni finanziarie che possono farsi qualora, invece di costruire la nuova linea, si modificasse l'attuale mediante gli indicati provvedimenti.

Il prodotto chilometrico futuro della ferrovia modificata, secondo i calcoli già fatti, nella supposizione della coesistenza delle due linee, sarà di L. 60,000, e per km. 230, milioni 13.80; di cui sette decimi, ossia L. 42,000 al chilometro, devono considerarsi ottenute con le tariffe attuali ridotte al 70 0/0, ed il resto senza riduzioni di tariffe. Per le relative spese di esercizio bisogna tener conto che, oltre di servire un maggior traffico, la via sarebbe notevolmente migliorata per la trazione a vapore, e quindi, pur essendo ridotte le tariffe nell'indicata misura, si può calcolare che il coefficiente di esercizio sarà di circa l'80 0/0. Si può dunque fare questo conto:

Interesse ed ammortamento del capitale impiegato nella linea attuale, quale ora trovasi	Milioni	7,00
Id. id. del capitale da impiegarsi nelle sue modificazioni: $\frac{4}{100} 46$ circa =	»	1,80
	Milioni	8,80
Reddito netto da dedursi: 0.20×13.80	»	2,70
	Differenza	Milioni 6,10
da cui, togliendo il deficit annuale presente, già calcolato in	»	3,80
rimane quello che si aggiungerebbe in seguito.	Milioni	2,30

Dunque, il maggiore onere annuo dipendente dalla spesa, che occorrerebbe per modificare ed accorciare la linea attuale, ed inoltre per esercitarla a vapore, con tariffe ridotte nella stessa misura proposta dai propugnatori della direttissima, non arriverebbe alla metà del maggior onere (milioni 4,70) che occorrerà per costruire ed esercitare elettricamente la direttissima, pur supponendo che, in realtà, la spesa preventivata per essa non superi i milioni 110.

In sostanza, per far abbreviare di mezz'ora il viaggio fra Roma e Napoli, lo Stato dovrebbe sostenere un maggior onere annuo di milioni 2,40 (1), che al 4 0/0 equivale a 60 milioni di capitale: mentre poi, per le cose esposte precedentemente, questa mezz'ora potrebbe forse anche sparire in seguito ai continui progressi della trazione a vapore.

Non è dunque meglio che questi 60 milioni siano destinati a provvedimenti veramente utili per Napoli e per le provincie meridionali? E così facendo, oltre di favorire il Tesoro dello Stato, non è forse vero che, in sostanza, anche coll'attuale linea rettificata, il movimento dei viaggiatori fra Roma e Napoli sarebbe pur sempre notevolmente favorito? E, se proprio si ritenesse indispensabile di garantirlo anche contro eventuali transitorie interruzioni dell'attuale linea, non si potrebbero destinare 12 dei 60 milioni, come sopra certamente risparmiati, per costruire subito il tratto di ferrovia da Terracina a Formia, ottenendo così una nuova comunicazione fra Roma e Napoli? Al lettore le risposte.

Aggiungeremo invece che, se Napoli e le provincie meridionali si accontentassero di un primo accorciamento dell'attuale ferrovia, e cioè di ridurla a 240 km. e non a 230, rimettendo l'altro accorciamento a tempo opportuno, l'onere dello Stato sarebbe ora ridotto a milioni 33 (2); per cui, dato l'obbligo di fare la direttissima, anche senza compro-

(1) Questa somma, distribuita sui 500,000 viaggiatori previsti annualmente fra Roma e Napoli, equivale alla media annua di L. 4.80; onere sproporzionato al risparmio di mezz'ora fatta guadagnare a ciascuno di essi.

(2) Per lavori sulla linea e deviazioni di essa	Milioni	28
Per apparecchi speciali di sicurezza su tutta la linea e per nuovo materiale rotabile	»	5
Insieme	Milioni	33

mettere lo scopo finale prefisso, esse potrebbero farsi iniziatrici per chiedere al Governo di destinare ad altro uso, pur sempre a loro vantaggio, i 77 milioni che avanzerebbero; e questa soluzione apparisce la migliore di ogni altra, in quanto, tutto ben considerato, all'atto pratico, sopra circa tre ore, i sei o sette minuti che si risparmierebbero per percorrere quei 10 chilometri di maggior lunghezza sulla via attuale, quando fosse migliorata interamente, possono ben dirsi trascurabili.

In conclusione, la via più diretta in favore di Napoli, non è la « direttissima », ma quella esistente; la quale, potendosi rettificare con spesa relativamente modesta, farà risparmiare al Tesoro non meno di una sessantina di milioni, che potranno destinarsi subito ai non pochi diversi provvedimenti già invocati non solo da Napoli, ma eziandio da altre provincie consorelle. Nè si dica che osta una legge, perchè chi l'ha fatta può anche disfarla per sostituirla con altra migliore.

Gli interessati pensino che il tempo è denaro, onde, anche per questo, ad essi conviene ottenere presto dal Governo una soluzione dell'importante, gravoso problema meridionale. Ricordino infine, col Metastasio, che:

- « Spesso si perde il buono
- » cercando il meglio. E, a scegliersi il sentiere
- » chi vuol troppo esser saggio,
- » del tempo abusa e non fa mai viaggio ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Per le nuove concessioni ferroviarie.

Al Ministero dei Lavori Pubblici è stata ora istituita una Commissione permanente, composta di due funzionari del Ministero stesso, di due funzionari del Tesoro e di un delegato del Ministero della Guerra, con l'incarico di procedere ad un esame preliminare nei riguardi tecnici, strategici, economici e finanziari delle domande di nuove concessioni delle ferrovie.

Per gli orari ferroviari.

Nei giorni scorsi, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, si sono tenute varie conferenze fra i funzionari governativi ed i rappresentanti delle Società ferroviarie e degli enti locali interessati, nelle quali si discussero e si ammisero in massima diverse proposte di modificazioni agli orari attuali, intese ad agevolare maggiormente le comunicazioni nell'interesse locale ed interregionale.

Per l'Esposizione Italiana di Londra.

Sappiamo che le Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno consentito l'applicazione della concessione speciale prima (e cioè il 50 per cento di riduzione) per i trasporti tanto in andata che in ritorno degli oggetti destinati all'Esposizione Italiana di Londra e che verranno appoggiati ai porti di Livorno e di Genova per l'inoltro e destinazione via mare.

Pel trasporto dei detti oggetti da Genova o da Livorno a Londra il Comitato esecutivo dell'Esposizione ha potuto concordare colla Società inglese di navigazione di Dundee l'effettuazione mediante una tariffa eccezionalmente ridotta e che non eccede le 50 lire per tonnellata.

Galleria del Sempione.

(Bollettino dei lavori al 1° marzo).

La galleria n. 1 ha raggiunto la lunghezza di metri 18,178. Nello scorso mese si ottenne un avanzamento

giornaliero di m. 4.77 ed uno complessivo di m. 136. Dal versante italiano le roccie attraversate si compongono di micaschisto e di schisto granatifero.

I lavori di perforazione furono sospesi per trenta ore, occorrendo di fare la verifica dell'asse del tunnel.

Dal lato di Briga non vi fu avanzamento, causa le acque interne. Vennero stabilite delle aperture di sicurezza nel tunnel, per timore di qualche allagamento improvviso.

Rimangono ora a perforarsi solo 1552 metri.

><

Il riscatto della ferrovia del Gottardo.

Il Consiglio Federale ha notificato ufficialmente il riscatto della Rete della Compagnia del Gottardo alla Germania ed all'Italia, le quali, come è noto, hanno sussidiato l'Impresa, la prima con 30 milioni, la seconda con 55 milioni.

><

Collezione di biglietti e recapiti ferroviari di viaggio.

Ci consta che il Ministero dei Lavori Pubblici, aderendo all'invito della « The Baltimore and Ohio Railroad Company », ha raccolto i principali tipi di biglietti e recapiti di viaggio in uso sulle Ferrovie principali e secondarie italiane e ne ha già fatta la spedizione alla predetta Società. Questa collezione figurerà fra la raccolta di tutti i biglietti in uso sulle ferrovie dei vari paesi del mondo, raccolta che costituirà una sezione molto interessante della « Mostra Generale illustrativa delle Ferrovie del mondo » nella prossima Esposizione Universale di Saint-Louys.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Carri noleggiati).

Per sopperire all'insufficienza della dotazione di carri la Società delle Ferrovie Sicule ha noleggiato, con l'autorizzazione del R. Governo, n. 80 carri coperti per merci e bestiame, appartenenti alla Società « L'Ausiliare » di Milano.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

Col 1° aprile p. v. andrà in vigore il nuovo orario delle corse sul Lago Maggiore.

><

Facilitazioni per il trasporto delle piriti.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si sta interessando a beneficio delle Ditte coltivatrici di miniere di piriti allo scopo di difendere la produzione nazionale dalla concorrenza estera o mediante una conveniente riduzione della tariffa di trasporto delle piriti o mediante una tassa di importazione a carico delle miniere estere.

La concorrenza principale proviene dalle miniere di Spagna, dove esistono degli immensi giacimenti di piriti cuprifere.

Tenuto conto che le piriti spagnuole che vengono importate in Italia, prima di essere trasportate in Italia sono sottoposte ad un'operazione mercè la quale si separa il rame che contengono che rappresenta il loro maggior beneficio, ne consegue che le piriti stesse, rese così solo zolfifere, sono dai produttori considerate come cascame, e cioè come prodotto esaurito della sua qualità prima. E perciò qualunque prezzo essi riescano ad ottenere, oltre quello di trasporto, rappresenta un maggiore utile; di guisa che le piriti spagnuole sono vendute a Genova al prezzo di L. 14.50 la tonn., prezzo questo che

rappresenta quasi appena il costo di ogni tonnellata per i coltivatori delle miniere nazionali.

Dato questo stato di cose, riteniamo che se veramente vuolsi portare aiuto efficace alla nostra industria delle piriti, un provvedimento che fosse limitato alla riduzione delle tariffe di trasporto sarebbe insufficiente.

><

*Servizio cumulativo ferroviario marittimo
fra l'Italia e scali esteri.*

Il Consiglio di Amministrazione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia ha approvato il progetto definitivo delle tariffe e condizioni, nonché della Convenzione relativa, per l'istituendo servizio cumulativo ferroviario marittimo per il trasporto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri di Aden, Calcutta, Colombo, Madras e Porto Said.

><

Per l'unità tecnica delle Strade Ferrate.

Nelle adunanze del 19 e 20 febbraio u. s. della Commissione per l'unità tecnica delle Strade Ferrate, è stato affidato a speciali Sotto-Commissioni lo studio preliminare delle seguenti questioni:

1. Articolo 9 del programma della terza conferenza internazionale: *Prescrizioni sulla manutenzione del materiale rotabile.* — L'esame di questo articolo è stato affidato ai signori ingegneri: Cesare Betteloni, R. ispettore allievo delle Strade Ferrate; cav. Eduardo Thierbach, capo divisione, e cav. Francesco Maternini, ispettore principale, entrambi delle Ferrovie del Mediterraneo; cav. Orazio Zecca, capo principale delle Ferrovie Meridionali; cav. Ernesto Pennati, capo divisione nella rete Sicula.

2. Articolo 11 del programma suddetto: *Passo di vite metrica uniforme.* — L'esame di questo articolo è stato affidato ai signori ingegneri: Cesare Betteloni, R. ispettore allievo delle Strade Ferrate; cav. Stanislao Fadda, capo servizio del materiale della rete Mediterranea; cav. Eduardo Thierbach, capo divisione della Mediterranea; cav. Zanotta, ispettore principale della Mediterranea; cav. Gaetano Landini, capo divisione dell'Adriatica; cav. Enrico Corti, ispettore capo principale dell'Adriatica; cav. Ernesto Pennati, capo divisione della Sicula; cav. Giuseppe Politi, capo divisione della Sicula.

3. Articolo 12 del programma suddetto: *Porta segnali fissati ai veicoli.* — L'esame di questo articolo è stato affidato ai signori ingegneri: Vincenzo Garvagni, R. sotto-ispettore; cav. Francesco Maternini, ispettore principale della Mediterranea; cav. Enrico Corsi, ispettore capo principale dell'Adriatica; cav. Ernesto Pennati, capo divisione della Sicula.

4. Articolo 13 del programma suddetto: *Norme per freni continui, per riscaldamento a vapore e per illuminazione delle vetture viaggiatori.* — L'esame di questo articolo è stato affidato ai signori ingegneri: cav. Lodovico Soccorsi, R. sotto-ispettore, cav. Eduardo Thierbach, capo divisione della Mediterranea; cav. Francesco Maternini e cav. Enrico Porro, ispettori principali della rete suddetta; cav. Enrico Corsi, cav. Orazio Zecca e Luigi Radaelli, ispettori capi principali dell'Adriatica; cav. Ernesto Pennati, capo divisione della sicula; cav. Emanuele Borella, direttore della Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

5. *Norme da seguire nel classificare i veicoli esteri in relazione alla velocità alla quale possono viaggiare sulle linee italiane.* — Lo studio di queste norme è stato affidato ai signori ingegneri: cav. Eduardo Thierbach, capo divisione, e cav. Enrico Porro, ispettore principale, della Mediterranea; cav. Luigi Radaelli e cav. Orazio Zecca, ispettori principali dell'Adriatica.

6. *Criteri generali da seguirsi nel determinare il massimo consumo ammissibile nelle roate secondo i tipi di armamento e il traffico delle linee.* — Lo studio di questo argomento è stato affidato ai signori ingegneri: cav. Dante

Silvestri, R. sotto-ispettore; cav. Lodovico Soccorsi, R. sotto-ispettore; cav. Alberto Brandani, capo divisione della Mediterranea; Gaetano Landini, capo divisione dell'Adriatica; Giuseppe Politi, capo divisione della Sicula.

7. *Migliorie da introdursi nel riscaldamento delle carrozze ferroviarie.* — Lo studio di questo argomento è stato affidato alla stessa sotto-Commissione che deve riferire sulla questione di cui al n. 4, con l'aggiunta dei signori ingegneri: Cesare Betteloni, R. ispettore allievo, e cav. Stefano Riccadonna, ispettore principale della Mediterranea.

Nella sotto-Commissione precedentemente costituita per l'unificazione delle condizioni tecniche e amministrative dei capitolati relativi alle forniture del materiale mobile, è stato aggiunto il sig. ing. Vincenzo Garvagni, R. sotto-ispettore, ed al sig. cav. ing. Monacelli è stato sostituito il sig. ing. Cesare Betteloni, R. ispettore allievo.

Nell'altra sotto-Commissione incaricata dell'unificazione delle condizioni tecniche ed amministrative dei capitolati relativi alle forniture di materiale fisso, è stato aggiunto il sig. ing. Dante Silvestri, R. sotto-ispettore.

E' stato poi convenuto di invitare alcuni dei principali industriali nazionali, fornitori di materiale ferroviario, a formulare le modificazioni ed aggiunte che ritenessero opportuno di introdurre nei capitolati vigenti, affinché se ne possa tener conto nel lavoro di unificazione dei capitolati stessi di cui sono state inoltrate le due sotto-Commissioni ora ricordate.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, a Sezioni unite, ha dato parere su di un ricorso dell'Amministrazione provinciale di Sondrio contro i provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei ponti e strade), coi quali venivano dichiarati provinciali i tronchi della strada nazionale dello Stelvio, paralleli alla ferrovia Colico-Sondrio-Tirano.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto quanto segue: « Per il chiaro disposto dell'ultimo capoverso dell'art. 11 della legge sui lavori pubblici, confrontato con l'articolo precedente (lettera c), le grandi strade che attraversano le catene principali delle Alpi (nella specie la catena dello Stelvio) debbono, nei tratti paralleli ad una ferrovia, cessare di essere nazionali, tali rimanendo soltanto per quella parte o tronco di esse che valica le Alpi (in ispecie il tronco che principia da Bormio). La disposizione in parola non ammette interpretazioni estensive. Solo il potere legislativo, come già fece colla legge 9 luglio 1883, può dettare, anche per singole strade, nuove eccezioni oltre quella generica contenuta nel capoverso suindicato. I termini per il passaggio dalla categoria delle nazionali a quella delle provinciali, di cui nel 1° capoverso del citato art. 11, decorrono dal giorno in cui la ferrovia è stata dichiarata formalmente aperta all'uso pubblico, nè tale passaggio può essere ritardato dalle deficienze ed incertezze a cui eventualmente vada soggetto al suo inizio il servizio ferroviario ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma, in materia di acque pubbliche, ha sentenziato quanto in appresso:

1) Se un corso d'acqua sia stato dall'Autorità amministrativa elencato tra le acque pubbliche, il privato può reclamare contro tale iscrizione solo quando abbia un titolo idoneo a dimostrare il carattere di proprietà privata. Finchè la detta iscrizione non sia avvenuta, compete all'Autorità giudiziaria di risolvere, caso per caso, le controversie che insorgono sul carattere demaniale o privato di un corso d'acqua;

2) Il provvedimento del Sindaco, che vieta l'escavazione della ghiaia in un alveo di corso d'acqua demaniale, è atto d'impero e non di gestione, e perciò le controversie che ne derivino sono di competenza dell'Autorità amministrativa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi il giorno 11 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Pernice Ettore, di Napoli, per ampliamento e riordino delle Officine di Pietrarsa (lavori murari);

Colla Ditta Coppola Catello, di Castellammare di Stabia, per costruzione tettoia di copertura della nuova sala per macchinario e fucine nelle Officine di Pietrarsa;

Colla Società Siderurgica di Savona per fornitura di kg. 100,000 di ferro omogeneo in verghe tonde di diametri diversi;

Colla Ditta Antonio Masera, di Torino, per fornitura di una sega circolare da legno di 600 mm. di diametro;

Colla Ditta Barreca Gesualdo, di Reggio Calabria per costruzione muro di difesa dal mare alla progressiva 451.479-451.724 della Taranto-Reggio.

(Gara fornitura due carrozze-saloni).

Il 6 aprile p. v., presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo la gara nazionale per la fornitura di due carrozze-saloni serie AAsrce e di due carrozze di seconda classe, serie BRNc.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara lavori provvisoriamente deliberati).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per gli appalti dei seguenti lavori:

Sistemazione del dormitorio del personale viaggiante (macchinisti) e dell'alloggio del capo-deposito nella stazione di Orte, per l'importo di L. 28,000. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, 6 hanno presentato offerte di ribasso e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Angelo Rondelli di Orte, che ha offerto il miglior ribasso (22.50 0/0);

Opere murarie e movimenti di terra per far luogo all'impianto del nuovo scalo merci a piccola velocità nella stazione di Lecco, per l'importo di L. 150,000. Delle 21 Ditte ammesse alla gara, 16 hanno presentato offerte e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Fratelli Todeschini di Lecco, col ribasso del 26.70 per cento.

(Gara per costruzione binario).

La Società Adriatica ha bandito la gara per l'acquisto di materiali necessari per la costruzione di 1000 metri di binario.

(Gara per una gru, provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Società Adriatica ha avuto luogo la gara internazionale per la provvista e posa in opera nelle officine di Foggia di una gru da 4 tonn. a ponte scorrevole e della campata di m. 6. Hanno concorso 3 Ditte e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Carl Schenck di Darmstad, al prezzo di L. 2060.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Contratti approvati).

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

Con la Ditta Airò Farullo Pasquale per il cottimo dei lavori relativi all'allacciamento del binario tronco a monte con la seconda linea, nella stazione di Comitini Zolfare, per la costruzione di un marciapiede interbinario e per l'impianto di un peso a bilico, per l'importo complessivo di L. 20,000;

Con la Ditta Antonino Merenda per l'esecuzione dei lavori urgenti di difesa a mare nella spiaggia di Tremestieri, fra i km. 329.650 e 330 da Palermo della linea Messina-Catania, onde riparare i danni causati da mareggiate, per l'importo di L. 40,000;

Con la Ditta Michele Furfaro per il cottimo dei lavori di demolizione e ricostruzione dei muri andatori della spalla Girgenti del ponte a travata metallica di metri 15 di luce sul rivo Occhiobianco, al km. 116.910 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo di L. 6600;

Con le Officine già Fratelli Diatto di Torino per il noleggio di 110 carri coperti della portata di 12 tonnellate per il trasporto di derrate alimentari al prezzo di L. 2 per carro e per giorno, sino al 30 giugno 1905;

Con le Officine e Cantieri Liguri Anconitani per la costruzione di un piroscalo a ruote con scafo in acciaio del tipo ferry-boats, per l'importo di L. 525,000.

Il Consiglio ha anche approvato il progetto di convenzione per il trasporto diretto delle merci fra l'Italia e gli scali marittimi esteri serviti dalla Società Veneziana di navigazione a vapore, ed anche altri, oltre gli scali stessi, mediante trasbordo, in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, via Ancona-Bari-Brindisi-Catania e Venezia.

><

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Ricostruzione del vólto al sottovia al km. 75.711 della linea Castagnole-Asti-Mortara, L. 1420.

Consolidamento della trincea in frana al km. 113.185-113.295 e rivestimento del fosso di guardia al chilometro 115.811-115.938 fra le stazioni di Isoletta e di Roccasecca sulla linea Roma-Napoli, L. 8500.

RETE ADRIATICA:

Impianti per il lavaggio e la disinfezione dei carri per bestiame in alcune stazioni della 13ª Sezione di manutenzione, L. 10,455.

Acquisto di tre locomotive elettriche per le linee Valtellinesi, per l'importo di L. 412,600.

Impianto nella stazione di Giovinazzo di un binario tronco per il carico e lo scarico delle merci delle ultime classi, L. 11,800, di cui L. 6800 per i lavori da appaltarsi.

Prolungamento della scogliera esistente a difesa della ferrovia Bologna-Pistoia fra i km. 43.695 e 44.045, L. 1700.

Consolidamento di uno dei piedritti del ponte-galleria sul torrente Serra fra i km. 116 e 117 della linea Orte-Falconara, L. 500.

Prolungamento del muro di controscarpa della ferrovia Castellammare Adriatico-Aquila-Terni fra i km. 99.806 e 99.886, L. 850.

Costruzione di forni da pane nelle stazioni di Solopaca e di Amorosi sulla linea Foggia-Napoli, L. 750.

Impianto del segnalamento a campana e degli apparecchi per utilizzare il circuito nella corrispondenza telegrafica fra le stazioni di Termoli e di Brindisi, lire 253,000.

Applicazione di dischetti-fanali indicativi ad alcuni deviatori nelle stazioni del tronco Avezzano-Sulmona, lire 1700.

Sistemazione, con volti in muratura, del ponte al chilometro 294.203 della linea Bologna-Otranto, L. 15,880.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Raddoppio del binario fra le stazioni di Monselice e di Padova, dal km. 99.822 al km. 122.415 della linea Bologna-Padova, per L. 2,450,000.

Consolidamento delle spalle del ponte sul fiume Olona al km. 17.170 della linea Pavia-Brescia, per L. 7500.

Applicazione di fermascambi ad alcuni deviatori nelle stazioni della linea Zollino-Gallipoli e di un dischetto-fanale imperativo al deviatore n. 1 della stazione di Gallipoli, per L. 125.

Impianto di una fontanella in servizio del deposito combustibile nella stazione di Foligno, per L. 150.

Impianto di una seconda caldaia per il servizio scaldapiedi nella stazione di Pavia, per L. 260.

Esecuzione degli impianti per il lavaggio e disinfezione dei carri-bestie nelle stazioni di Lecce e di Gallipoli, per L. 1000.

RETE SICULA:

Impianto di un forno da pane nella stazione di Montemaggiore della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 470.

Impianto di due segnali indicativi ai deviatori n. 3 e 7, che collegano la terza alla quarta linea nella stazione di Barcellona, sulla linea Messina Patti-Cerda, per L. 100.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) La concessione accordata alla Ditta Fratelli Taddei, per trasporto di legno ridotto in fucellini per fiammiferi, è stata estesa anche ai trasporti in destinazione di Bitetto e di Trani;

2) È stata rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Rocca e Baratti per trasporto di catrame liquido in partenza da diverse determinate stazioni ed in destinazione di Borgo San Donnino;

3) La concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti per trasporti di cemento da Bergamo a Roma, è stata rinnovata per tutto l'anno 1904, al prezzo di lire 20.3219 la tonnellata per i trasporti destinati a Roma-Termini, e di L. 20.6926, pure a tonnellata, per i trasporti destinati a Roma-Trastevere, con vincolo di un traffico minimo annuale di 200 tonn.;

4) È stata rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti per trasporti di calce e cemento, carta da imballaggio, carbone coke, ecc., da e per la stazione di Bergamo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vercelli-Gattinara. — Come abbiamo già annunciato, il 21 scorso febbraio il Municipio di Vercelli ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare domanda di concessione per costruzione ed esercizio della strada ferrata da Vercelli a Gattinara, sulla base del progetto tecnico e del piano finanziario del signor ingegnere Pietro Cedale di Torino.

Il Ministro Tedesco ha tosto disposto per l'esame tecnico ed amministrativo dell'incartamento che si riferisce alla costruenda ferrovia.

Essa è della lunghezza di km. 33.316 misurata agli aghi d'incrocio nelle stazioni di Vercelli (Torino-Milano) e di Gattinara (Santhià-Arona in costruzione).

L'importo della linea, di perfetta pianura, è di L. 3,000,000, compresa la prima dotazione del materiale di trasporto.

Le opere d'arte principali riguardano unicamente la traversata del Cervo e del Canale Cavour. Per quel torrente si utilizza l'attuale ponte provinciale debitamente ampliato secondo un geniale disegno del prelodato ingegnere Cedale e pel manufatto demaniale si propone una travata obliqua in ferro omogeneo della luce netta di 20 m. al fondo canale.

Il resto delle opere d'arte minori è costituito da una serie di ponticelli, acquedotti, sifoni sotto via per gli innumerevoli cavi, cavette e strade che solcano la feracissima plaga vercellese così ricca in prodotti del suolo.

Dal lato finanziario è a rilevarsi che la provincia di Novara, il Comune di Vercelli, la locale Cassa di Risparmio ed altri Enti morali hanno votato somme a fondo perduto di considerevole importanza, in guisa da assicurare, col sussidio chilometrico governativo, il prossimo compimento di un nuovo e rapido accesso al Sempione di prossima apertura.

Ferrovia da Garressio al mare. — Domenica scorsa si tenne ad Oneglia una importante riunione di cittadini ed interessati delle due città di Oneglia e Porto Maurizio, nella quale si è votato il seguente ordine del giorno:

« Cittadini d'ogni partito, convenuti in Oneglia, deliberarono di costituire un'Associazione permanente, col fine di promuovere, nei modi migliori, l'attuazione del progetto di costruzione del tronco ferroviario Porto Maurizio-Oneglia-Garressio, come quello che, a preferenza dell'altro Breglio-Ventimiglia, corrisponde unicamente agli interessi della Liguria Occidentale, da Savona al Roja ».

Ferrovie nella Colonia Eritrea. — L'onorevole Martini, governatore dell'Eritrea, durante la sua breve permanenza in Roma, ha presentato un progetto completo per la costruzione di una rete ferroviaria nella Colonia, da affidarsi, insieme all'esercizio, all'industria privata.

Il progetto comprende la costruzione di due linee che si estendano lungo i confini della Colonia: l'una si spinga verso il Tigre, l'altra verso Cassala.

Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola. — Sono a buon punto gli studi di questo tronco, ed è già stato dato principio al picchettaggio della linea.

Il comm. Besenhanica, concessionario della ferrovia, ha assicurato che presto potrà essere presentato al Ministro dei Lavori Pubblici il progetto per la definitiva approvazione, e così, senz'altro, nel mese di agosto por mano ai lavori dell'attesa linea.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Il 7 corrente, al Consiglio Provinciale di Brescia, si trattò del concorso della Provincia pel riscatto della ferrovia Rezzato-Vobarno, concretato dalla Deputazione nella somma di lire 200 mila e sul quale il Consiglio erasi già pronunciato favorevolmente fin dallo scorso ottobre.

Ora il Consiglio, in presenza dei molti e gravi interessi che si connettono alla Rezzato-Vobarno, si è soprattutto preoccupato della opportunità di subordinare il concorso

della Provincia ad un eventuale prolungamento della ferrovia fino a Vestone, per congiungersi là alla progettata elettrovia Brescia-Nave-Caffaro, che dovrà poi attuare la grande aspirazione di collegarsi alle valli del Trentino.

Su questo terreno si svolse interessantissima la discussione. A chiarimento della quale sarà bene avvertire che due concorrenti si presentavano per il riscatto della ferrovia Rezzato-Vobarno, prima fallita ed ora esercita per conto dei creditori: la Società Belga, proprietaria dei trams a vapore Brescia-Salò e Tormini-Vestone, ed una Società per azioni, costituita dai più cospicui possidenti ed industriali della valle, con un capitale di lire 650 mila.

Era questa la Società che chiedeva il concorso della Provincia in lire 200 mila, che il Consiglio, dopo lunga discussione, durata fino ad ora tarda, concesse a maggioranza assoluta di 26 voti contro 4, alle condizioni: che la somma sia investita in altrettante azioni della costituenda Società; che la linea sia sistemata convenientemente; che la Deputazione si riservi l'approvazione delle tariffe; che gli industriali facenti parte della Società si impegnino di servirsi della linea per il trasporto delle loro merci, facendosi viva raccomandazione alla Deputazione di ottenere che il termine accordato per l'eventuale completo riscatto della linea sia portato da tre a cinque anni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904.* — Nella decade 21-29 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,920,906, con un aumento di L. 225,923.62 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904 si ragguaglia a L. 4,188,358.27 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 febbraio 1904.* — Nella decade 11-20 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 325,279, e presentano una diminuzione di L. 23,619 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 febbraio 1904 ammontano a L. 8,768,078, con un aumento di L. 324,261 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ancora il Wildstrubel ed il Loetschberg. — Scrivono da Berna al *Journal de Genève* in data 23 febbraio:

« Nella sua seduta di lunedì il Comitato del Loetschberg ha constatato che le informazioni pubblicate finora dalla stampa sul contenuto del rapporto dei periti non sono conformi alla verità. I periti non raccomandarono alcun progetto senza condizione, e non ne hanno scartato nessuno definitivamente. Dichiarano in massima che l'accesso al Sempione attraverso le Alpi Bernesi deve essere realizzato da una linea di importanza internazionale. Raccomandano perciò di non superare pendenze del 15 0/00, mentre che il progetto Hittmann e Greulich per il Loetschberg, e il progetto Stockalper per il Wildstrubel, prevedono delle pendenze più forti. I progetti Emch e Beyeler rispondono in massima a queste esigenze.

I periti raccomandano di prevedere, fin dall'impianto della prima linea, quello della seconda, e perciò aumentano tutti i preventivi. Il tracciato del Wildstrubel del signor Stockalper (Thoune-Rarogne), con una pendenza di 25 0/0, è portato così a 59 milioni. Il tracciato del Loetschberg dei signori Hittmann e Greulich (Frutigen-Briga), con pendenze del 26 0/00, è portato a 78 milioni.

Per il tracciato Wildstrubel del signor Beyeler (Kehrsatz-

Briga), con pendenze del 13 0/00, le spese sono portate a 82 milioni senza la stazione di Berna. Infine per il progetto del Loetschberg di Emch (Frutigen-Briga), con pendenze del 15 0/00, le spese sono portate a 92 milioni ».

Ferrovia Coira-Bellinzona. — Un comitato si è costituito a San Gallo allo scopo di procedere a degli studi del progetto antico di una linea congiungente Coira a Bellinzona per le valli di Somvix e di Blenio ed il colle della Greina che le separa. Gli studi in questione permetteranno un più esatto raffronto tra i progetti rivali dello Spluga e della Greina.

Quello dei due che avrà il sopravvento godrà della sovvenzione federale di quattro milioni e mezzo di franchi, stabilita anticipatamente per la traversata delle Alpi dei Grigioni colla Legge 22 agosto 1878.

La ferrovia Transiberiana dal 1898 al 1901. — Secondo l'ultimo resoconto la ferrovia della Siberia ha trasportato 846,641 viaggiatori nel 1901, contro 966,551 nel 1900, 919,782 nel 1898. La diminuzione del 1901 dipende dalla minore immigrazione, causata dalla carestia, che nel 1900 e 1901 ha colpito alcune provincie siberiane.

Quanto ai trasporti delle mercanzie furono dal 1898 i seguenti:

	A gr. veloc. Pudi	A picc. veloc. Pudi
1898	410,421	37,027,417
1899	805,285	39,067,087
1900	1,655,588	42,868,667
1901	2,511,087	53,293,134

I principali articoli di esportazione della Siberia sono le carni, il pesce, la selvaggina e soprattutto il burro, che costituisce da solo il 73.6 per cento del totale delle esportazioni. L'industria del burro tende a svilupparsi ogni giorno più. Mentre nel 1899 l'esportazione del burro di crema ammontava a 300,265 pudi, nel 1901 ha toccato 1,844,495 pudi. Al contrario l'esportazione del burro fuso è discesa da 722,619 pudi nel 1899 a 580,897 nel 1901. La quasi totalità del burro siberiano fino al 1901 era diretta in Danimarca; ma ora, in seguito al servizio regolare di navigazione fra Riga e l'Inghilterra, questa assorbe i due terzi della produzione della Siberia.

Quanto ai trasporti a piccola velocità l'aumento del 1901 è dovuto alle importazioni dei cereali, destinati alle provincie della Siberia colpite dalla carestia. Infatti, mentre nel 1898 i cereali esportati dalla Siberia costituivano l'80.40 per cento del totale dei cereali trasportati dalla linea siberiana, nel 1901 il coefficiente corrispondente è disceso a 29.80 per cento. Gli altri prodotti trasportati sono i metalli lavorati, l'acciaio e la ghisa non lavorati, il carbon fossile, il bestiame e il petrolio. I trasporti del carbon fossile e del petrolio sono in special modo aumentati, passando da 312,938 pudi e 1,295,242 nel 1900 a 1,004,269 e 3,937,942 pudi rispettivamente.

Gli incassi per il trasporto dei viaggiatori ammontarono nel 1901 a 2,755,704 rubli, quelli delle merci a grande velocità a 801,181, e quelli a piccola a 12,021,578 rubli.

Notizie Diverse

Esposizione di Milano del 1906. — *Il tunnel del Sempione.* — Il Padiglione destinato dal Comitato esecutivo dell'Esposizione ad illustrare la grande galleria del Sempione misurerà un'area coperta di m. 1848, di cui 1240 riservati a rappresentare al vero la costruzione del tunnel nelle sue diverse fasi.

Due saranno le gallerie costruite nel recinto dell'Esposizione del 1906. La galleria di destra rappresenterà il tunnel n. 1, quello che verrà aperto per il primo all'esercizio, come si ha effettivamente all'imbocco italiano

(Iselle), mentre la galleria di sinistra riprodurrà il tunnel n. 2, che per ora viene scavato solo in piccola sezione.

I due tunnels saranno messi in comunicazione da due cunicoli obliqui agli assi delle gallerie, i quali serviranno ad agevolare la circolazione dell'aria nel Padiglione, specialmente durante i calori estivi, facilitando nello stesso tempo l'andirivieni dei visitatori.

I primi 12 metri di galleria rappresenteranno le mura-
ture di rivestimento, cioè murature dei piedritti, della cal-
otta con cortine in ferro, profilo completo. Indi seguirà
un breve tratto di 8 metri, lungo il quale si vedrà la gal-
leria scavata completamente e puntellata, pronta ad essere
murata. Un successivo tratto di 4 metri rappresenterà l'ab-
battimento del fianco con le calotte già scavate ed armate.
Altri 4 metri mostreranno l'abbattimento dello strazzo, e
tre campate successive, per un tratto di 12 metri, rappre-
senteranno l'attacco di un fornello verticale con le due
avanzate in calotta dirette in senso opposto. Indi osserve-
remo, sopra una lunghezza di 8 metri, il primo allarga-
mento del cunicolo di base, mentre le ultime tre campate
(12 metri) verranno riservate alla rappresentazione dei
cantieri dell'avanzata. Infine, alla fronte d'attacco vedremo
le perforatrici Brandt in azione.

Così la raffigurazione delle varie fasi attraversate nei
lavori della prima galleria sarà completa e veramente degna
dell'altissima impresa che si vuole ricordare.

Cascate d'acqua potenti, speciali impianti di forza, ven-
tilatori enormi, contribuiranno dal canto loro a rendere
viepiù fedele, fino allo scrupolo, la riproduzione di ogni
più minuto particolare.

La seconda galleria sarà completamente murata per i
primi 8 metri. Seguiranno 20 metri destinati alla rappre-
sentazione della foglia dei terreni spingenti e decomposti,
che venne superata con un processo affatto nuovo e tecni-
camente interessantissimo per costruzioni di questo genere.

Avremo quindi un terzo tratto della lunghezza di m. 16,
rappresentante lo scavo del cunicolo con relativo canale di
scolo, e da ultimo un tratto più breve, di 12 metri, de-
stinato ai cantieri di avanzata, ove si osserveranno le ope-
razioni di sgombero dei detriti dell'esplosione delle mine.

Ad animare questo quadro dalle linee imponenti, che
non sarà destinato soltanto a soddisfare la curiosità dei
profani, verranno adibite locomotive a vapore e ad aria
compressa, nuovi strumenti e nuove macchine che la cor-
tesia della Ditta assuntrice dei lavori del Sempione met-
terà a disposizione degli ordinatori della Mostra.

In pari tempo, due plastici di grandi proporzioni, il
primo limitato alla zona del monte e l'altro esteso al
l'ampio quadrilatero Milano-Torino-Digione-Berna, servi-
ranno ad illustrare il Sempione e le regioni ad esso adia-
centi anche sotto l'aspetto geografico.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Torremaggiore — Foggia (21 marzo, ore 9). — Appalto dell'impianto di un'officina per la produzione dell'energia elettrica, della costruzione di un apposito fabbricato, fornitura e messa in opera di condutture, mensole, accessori, ecc., nonché per l'esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata della città di Torremaggiore, per annue L. 14,000, da pagarsi dal Comune per la sola illuminazione pubblica, escluso il provento dell'energia concessa ai privati, a totale beneficio della Ditta concessionaria. L'illuminazione dovrà constare di 32 lampade ad arco, ognuna di 6 amp., ossia di 600 candele effettive, da restare accese per ore 1450 annue (media ore 4); di 140 lampade ad incandescenza, ciascuna da 25 can-

dele decimali, da restare accese per ore 3650 annue (intera notte); di 64 lampade ad incandescenza, da 32 candele decimali ciascuna, da restare accese per ore 2190 annue (metà notte) in sostituzione degli archi. Docum. fino al 20 marzo. Dep. provv. L. 10,000. Fat. 7 aprile, ore 12.

Municipio di Guardiaregia — Campobasso (21 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla condotta d'acqua di quella pubblica fontana, ed alla demolizione e ricostruzione del lavatoio ed abbeveratoio pubblico in quel Comune, per L. 28,514.05. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 800. Consegna lavori 9 mesi.

R. Prefettura di Udine (22 marzo, ore 10, def.). — Appalto della quinquennale manutenzione dell'alveo e della strada Alzaia del fiume Corno, da Porto Nogaro al margine della laguna Marano, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909, di km. 10.030, per L. 12,305. Deposito L. 150. Docum. 14 marzo.

Municipio di Genova — Ufficio edilizia e lavori pubblici (22 marzo, ore 14). — Appalto dei lavori di pavimentazione di alcuni tratti delle vie Milano e Carlo Alberto, per L. 54,500. Consegna lavori 70 giorni. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1400. Fat. 6 aprile, ore 12.

Municipio di Guagnano — Lecce (22 marzo, ore 10). — Appalto della sistemazione delle strade interne del Comune di Guagnano e della frazione Baldassarri, per L. 25,621.47. Cauz. L. 3000. Fatali 7 aprile, ore 11.

Municipio di Cetara — Salerno (22 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori della copertura del fiume, con l'ampliamento e sistemazione della strada Federici e della condotta d'acqua potabile, per lire 18,913.64 per il lavoro della copertura del fiume con l'ampliamento della strada Federici, e L. 16,259.57 per lavori della condotta dell'acqua potabile, e così per complessive L. 35,173.21. Dep. provv. L. 1350. Dep. spese L. 1200. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Roma (22 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di restauro alla casa di proprietà comunale in via S. Giovanni in Laterano, n. 1 a 11, per L. 20,000. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2000. Dep. spese L. 400.

R. Prefettura di Cagliari (22 marzo, ore 10, termini abbreviati, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'apertura e costruzione di una variante alla strada nazionale n. 75, fra il km. 44.236 e il km. 51.120, di m. 8158.45, e per la costruzione di una casa cantoniera nel tratto medesimo, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 5.06 per cento su L. 221,713.77, e cioè per L. 210,495.05. Consegna lavori 18 marzo. Dep. provv. L. 11,600.

Municipio di Serre — Salerno (23 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione ed ampliamento di quel cimitero, provv. agg. al signor Conforti Roberto fu Raffaele, domiciliato a Serre, via Tiappi, n. 81, col rib. del 31.90 su L. 9180. Dep. provv. L. 230. Dep. spese L. 100. Cauz. L. 920. Consegna lavori 4 mesi.

Municipio di Milano (23 marzo, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la sistemazione del Quarto Sud-Ovest del cimitero a Musocco in due lotti, e cioè: 1° somministrazione di terra ghiaiosa, opere di stradossamento e movimenti di terra, per L. 60,000. Cauz. L. 6000. Consegna lavori 90 giorni; 2° opere di fognatura e sistemazione definitiva in ghiaia dei viali, per L. 15,000. Cauz. L. 1500. Consegna 120 giorni.

Municipio di Cavarzere — Venezia (23 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso di Casa di Ricovero, per L. 40,690. Cauz. L. 4000. Dep. provv. L. 500. Deposito spese L. 700. Consegna lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Rovigo (23 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di rimonto di difesa del molo Secondo di Rettinella, a sinistra del Po, in Comune di Loreo, di 94.35, per L. 47,941.33. Dep. provv. L. 2400. Dep. spese L. 1200. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 150 giorni. Docum. fino al 19 marzo.

Municipio di Napoli. — Fino al 24 marzo, ore 16, presentazione delle domande per concorrere all'appalto della costruzione di due edifici scolastici per scuole elementari nella sezione Mercato, uno cioè nella piazza Maddalena e l'altro fra le strade Michelangelo Ciccone e Nicola Capasso, per L. 233,188.94. Dep. provv. L. 25,000. Consegna lavori 16 mesi.

Municipio di Cuneo (24 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di fognatura, condotta d'acqua e sistemazione del suolo sul corso Nizza e via Emanuele Filiberto, e cioè: a) Fognatura e costruzione di tubo-sifone per l'acqua di scorsa nella via Emanuele Filiberto, Corso Nizza (levante e Piazza Vittorio Emanuele); b) Sistemazione della livelletta del Corso Nizza, dall'origine fino a circa m. 400; c) Formazione di selciato, impianto di rotaie ed eventualmente di marciapiedi nel primo tratto del Corso Nizza e via Emanuele Filiberto, L. 21,000, ivi non comprese L. 2000 per accessori, imprevisi e spese. Documenti 15 marzo. Deposito spese L. 1000. Cauz. L. 2500. Consegna lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Modena (25 marzo, ore 14, def.). — Appalto delle opere occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 39, Lucca-Revere, compreso tra il confine modenese presso la Villa Tramuschio e l'argine destro di Po presso Revere, di metri 13,164, escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1° luglio 1904-30 giugno 1910, L. 58,260. Deposito L. 1000. Documenti fino 15 marzo.

R. Prefettura di Piacenza (26 marzo, ore 10.30, def., termini abbreviati). — Appalto dei lavori di difesa della golaena fronteggiante l'argine destro del Po a partire da m. 260 a valle della chianca Dolzana sino all'incontro dell'esistente difesa alle case Cantarana, della lunghezza di metri 625, in Comune di Caorso, L. 43,45. Consegna lavori 90 giorni. Documenti fino al 19 marzo. Deposito provv. L. 2000. Cauz. decimo. Deposito spese L. 600.

Municipio di Lappano — Cosenza — (26 marzo, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricato scolastico, lire 4224.80. Dep. provv. L. 2000. Cauz. decimo. Consegna lavori un anno.

R. Prefettura di Belluno (28 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di manutenzione del tronco della strada nazionale n. 7, da Feltre per Quero e Fener, di m. 17,345, sessennio 1904-1910, per complessive L. 61,633.56. Dep. L. 1200. Cauz. 1/2 annuo canone. Documenti sino al 18 marzo.

R. Prefettura di Rovigo (28 marzo, ore 10). — Appalto del lavoro urgentissimo di rimonta della difesa al Molo Secondo di Retinella, sulla sinistra del Po di Venezia, in Comune di Loreo, per l'estesa di m. 94.35, L. 47,942.23. Dep. provv. L. 2400. Documenti 19 marzo. Consegna lavori 150 giorni. Dep. spese L. 1200.

R. Prefettura di Catanzaro (29 marzo, ore 10, def.). — Appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 66, compreso fra Montecucco e Montepicoraro e diramazione dai Piani di Ninfo a Mongiana, per complessive L. 147,927, delle quali L. 97,886.46 a base d'asta e L. 50,040.54 a disposizione dell'Amministrazione. Documenti fino al 21 marzo. Dep. provv. L. 3000. Cauz. metà canone annuo.

R. Prefettura di Cremona (29 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale a completamento delle opere esistenti nella parte centrale del froldo di Fossa Caprara, in sinistra del fiume Po, per l'estesa di m. 251, in Comune di Casalmaggiore, lire 47,543. Deposito provv. L. 3000. Cauz. decimo. Consegna lavori 120 giorni.

R. Prefettura di Padova (29 marzo, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di sessennale manutenzione dei manufatti idraulici di Limena, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, L. 19,770. Offerte fino al 28 marzo. Dep. provv. L. 200. Cauz. L. 600. Deposito spese L. 1000.

R. Prefettura di Bari (5 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione del tronco della strada nazionale n. 56, Appulo-Lucana, compreso tra il passaggio a livello della ferrovia Bari-Taranto, presso la stazione di Grumo, ed il confine colla provincia di Basilicata verso Matera, di m. 39,900, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1904-1910, per complessive lire 230,294.70. Documenti fino al 25 marzo. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 38,382.15. Fatali senza ulteriore avviso fino al 20 aprile, ore 12.

Prefettura di Alessandria (6 aprile, ore 10, un.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del tronco della strada nazionale n. 35 detta dei Giovi, compreso fra l'abitato di Arquata Scrivia ed il confine con la provincia di Genova, della lunghezza di m. 4392, esclusa la traversa dell'abitato di Arquata Scrivia lunga m. 205, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive L. 22,030.62. Documenti fino al 28 marzo. Deposito provv. L. 600.

Prefettura di Firenze (6 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Folli, compreso fra la stazione ferroviaria di Pontassieve ed il termine miliare n. 32 da Firenze, poco oltre il valico dell'Appennino, di m. 35,490.80, escluse le traverse degli abitati e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 126,666.72. Documenti fino al 26 marzo. Dep. provv. L. 2300. Cauz. L. 21,111.12. Fatali, senza ulteriore avviso, 21 aprile, ore 12.

Prefettura di Firenze (7 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Folli, compreso fra il termine miliare n. 42 ed il confine colla provincia di Folli, di m. 44,764.55, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 120,480.12. Docum. fino al 26 marzo. Dep. provv. L. 2200. Fatali, senza ulteriore avviso, 22 aprile, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Genova (23 marzo, ore 12, un.). — Fornitura di litantrace grasso a lunga fiamma per caldaie, tonn. 500 a L. 38, totale L. 19,000. Deposito L. 1900. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale del 2° Dipartimento Marittimo (24 marzo, ore 11, un.). — Fornitura di pezzi di acciaio per affusti di cannoni da 76 mm., per complessive L. 18,676.15. Dep. provv. L. 1870.

Direzione Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Genova (24 marzo, ore 12, un.). — Fornitura di litantrace magro, tonnellate 300 a L. 38, totale L. 11,400. Deposito L. 1140. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (24 marzo, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 2500 di lega di alluminio in lamiera a L. 4.50, L. 11,350. Cauz. 1125. Consegna 40 giorni.

Id. id. (26 marzo, ore 14, def.). — Fornitura di tonn. 300 di coke metallurgico a L. 50, L. 15,000. Cauz. L. 1500. Consegna in due rate: 30 giorni dopo la prima e 150 dopo la prima, la seconda.

Direzione Officina Costruz. di Artiglieria di Torino (26 marzo, ore 9). — Fornitura di: kg. 1214 di acciaio fuso in dischi per utensili a L. 2.20, L. 2670.80; kg. 140 di acciaio fuso in lamiera per utensili a L. 1.80, L. 2530.80; kg. 1850 di acciaio fuso in blocchi per stampi a L. 2.20, L. 4070; kg. 9500 di acciaio fuso in verghe per utensili a L. 1.60, L. 15,200. Totale L. 24,471.60. Cauzione L. 2448. Consegna giorni 60.

Direzione Artiglieria della Fabbrica d'Armi di Torre Annunziata (28 marzo, ore 13.30, def.). — Fornitura di ottone in verghe kg. 3000 a L. 2, L. 6000; rame in lamiera grossa kg. 200 a lire 2.30, L. 460; rami in pani kg. 300 a L. 2, L. 600; stagno in verghe kg. 300 a L. 36, L. 1080; zinco in lamiera sottile kg. 300 a L. 0.90, L. 270. Totale L. 8410. Dep. provv. L. 841. Consegna giorni 40.

— (31 marzo, ore 13.30, def.). — Fornitura di tonn. 230 di litantrace magro (per caldaie e per forni a riscaldare e bollire) a L. 35, L. 8050. Dep. provv. L. 805.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (5 aprile, ore 9). — Fornitura di litantrace grasso per caldaie, tonn. 300 a L. 37, L. 11,100. Cauzione L. 1110. Consegna 50 giorni.

— (7 aprile, ore 9, unico def.). — Fornitura di tonn. 400 di coke a L. 46, L. 18,400. Cauz. L. 1840. Consegna 50 giorni.

— (8 aprile, ore 9, def.). — Fornitura di litantrace magro (per forni a riverbero), tonn. 150 a L. 37, L. 5550. Cauzione L. 555. Consegna 50 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Marzo 5	Marzo 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
" " Mediterranee	455.50	453
" " Meridionali	705.50	698.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	455	455
" " (2 ^a ")	440	440
" " Secondarie Sarde	270	270
" " Sicule	685	635
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	347.50	348
" " Cuneo 3 0/0	370	370
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	98	99
" " Mediterranee 4 0/0	501.50	501
" " Meridionali	350	350.50
" " Palermo-Marsala-Trapani	311	313
" " " 2 ^a emiss.	306	307.50
" " Sarde, serie A.	361	361
" " " serie B.	361	361
" " " 1879	361	361
" " Savona	368	363
" " Secondarie Sarde	504	506
" " Sicule 4 0/0 oro	510	510
" " Tirreno	507	507
" " Vittorio Emanuele	367	367

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 21 al 29 Febbraio 1904. — 24^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1760	4760	»	1065	1065	»
Media	4760	4760	»	1065	1057	+ 8
Viaggiatori	1,503,181.00	1,420,067.27	+ 83,113.73	59,989.00	50,421.95	+ 9,567.05
Bagagli e cani	76,824.00	69,944.48	+ 6,879.52	1,335.00	973.25	+ 361.75
Merci a G.V. e P.V. acc.	397,943.00	345,783.18	+ 52,159.82	13,878.00	12,015.94	+ 1,862.06
Merci a P.V.	1,796,418.00	2,733,527.13	+ 62,890.87	71,338.00	62,249.08	+ 9,088.92
TOTALE .	3,774,366.00	3,569,322.06	+ 205,043.94	146,540.00	125,660.22	+ 20,879.78

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 29 Febbraio 1904.

Viaggiatori	39,850,228.00	38,872,774.80	+ 977,453.20	1,811,757.00	1,750,649.57	+ 61,107.43
Bagagli e cani	2,005,043.00	1,909,018.20	+ 96,024.80	53,037.00	47,908.30	+ 5,128.70
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,207,105.00	9,709,957.42	+ 497,147.58	382,567.00	359,695.49	+ 22,871.51
Merci a P.V.	54,221,514.00	51,807,021.27	+ 2,414,492.73	2,107,516.00	1,993,383.68	+ 114,132.32
TOTALE .	106,283,890.00	102,298,771.69	+ 3,985,118.31	4,354,877.00	4,151,637.04	+ 203,239.96

Prodotto per chilometro.

della decade	792.93	749.86	+ 43.07	137.60	117.99	+ 19.61
riassuntivo	22,328.55	21,491.34	+ 837.21	4,098.38	3,927.75	+ 170.63

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 23^a Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	92,751.00	3,725.00	35,123.00	111,934.00	100.00	243,633.00	618.00	394.00
1903	97,271.00	3,946.00	34,450.00	130,045.00	461.00	266,173.00	618.00	431.00
Differenze nel 1904	- 4,520.00	- 221.00	+ 673.00	- 18,111.00	- 361.00	- 22,540.00	»	- 37.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	2,443,564.00	53,729.00	491,882.00	3,403,094.00	39,817.00	6,432,086.00	618.00	10,408.00
1902-903	2,369,677.00	56,930.00	475,289.00	3,359,689.00	38,404.00	6,299,989.00	618.00	10,194.00
Differenze nel 1903-904	+ 73,887.00	- 3,201.00	+ 16,593.00	+ 43,405.00	+ 1,413.00	+ 132,097.00	»	+ 214.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	32,509.00	777.00	13,932.00	25,172.00	100.00	72,490.00	482.00	150.00
1903	32,776.00	922.00	13,340.00	26,322.00	215.00	73,575.00	482.00	153.00
Differenze nel 1904	- 267.00	- 145.00	+ 592.00	- 1,150.00	- 115.00	- 1,085.00	»	- 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	984,327.00	20,278.00	274,551.00	657,862.00	10,519.00	1,897,537.00	482.00	3,937.00
1902-903	861,629.00	17,463.00	253,369.00	591,568.00	8,268.00	1,732,297.00	482.00	3,594.00
Differenze nel 1903-904	+ 122,698.00	+ 2,815.00	+ 21,182.00	+ 66,294.00	+ 2,251.00	+ 165,240.00	»	+ 343.00

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	3,594.00	216.00	2,506.00	3,840.00	»	9,156.00	23.00	398.00
1903	4,101.00	212.00	1,252.00	3,585.00	»	9,150.00	23.00	397.00
Differenze nel 1904	- 1,507.00	+ 4.00	+ 1,254.00	+ 255.00	»	+ 6.00	»	+ 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 FEBBRAIO 1904.								
1903-904	115,185.00	4,608.00	41,344.00	77,387.00	31.00	238,455.00	23.00	10,368.00
1902-903	107,985.00	4,112.00	28,625.00	70,778.00	31.00	211,531.00	23.00	9,197.00
Differenze nel 1903-904	+ 7,200.00	+ 496.00	+ 12,719.00	+ 6,609.00	»	+ 26,924.00	»	+ 1,171.00

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2896	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3308	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 > 1° semestre	2899	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12



AVIS

Le titulaire des brevets italiens N. 62.561 du 4 février 1902 pour: "Dispositif commutateur automatique aux dynamos pour l'éclairage électrique des véhicules de chemins de fer", et N. 62.699 du 22 février 1902 pour: "Installation pour l'éclairage électrique des véhicules", désire les vendre ou en concéder des licences d'exploitation à des industriels italiens ou à des administrations de chemins de fer italiens.

Pour tous renseignements s'adresser à monsieur H. Kull, électricien des chemins de fer fédéraux à Olten (Suisse) ou à monsieur A. Ritter, Ingénieur-Conseil à Bâle (Suisse).



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI				BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO							OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		L O N D R A (4) (Diritto di porto compreso)			P A R I G I (5)					
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità			
<i>Via Manchester</i>													
Torino (via Calais e via Boulogne) .	182 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.		
Milano (id. id.)	177 50	124 85	104 85	72 25	262 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
<i>Via Genova</i>													
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—				BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; egliano raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—						
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—						
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)						
<i>Via Boulogne</i>													
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—						
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—						
Brindisi via Napoli (id. id.) .	325 65	225 85	220 25	173 25	—	—	6 mesi (*)						
via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi						

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE					
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria) . . .		9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 20 p.	(***) 9 — p.	(1) 9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	14 57	—	Lusso	—	—
Douvres . . .		11 05 a.	↓	1 — p.	↓	11 — p.	11 — p.		14 30	23 10	—	—	—	—
Calais (ora Eur. occ.) Arr.		12 30 p.	↓	2 20 p.	↓	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—	—	—
Maritimes (Buffet) Arr.		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 —	—	—	—	—	—
Calais-Ville (Buffet) Par.		(F) W.R. Déjeuner 1 15 p.	1 30 p.	3 — p.	↓	1 50 a.	1 — a.	Ancona	20 25	—	—	—	—	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	1 56 a.	↓	Bologna	1 35	10 30	—	—	14 20	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	2 29 a.	↓	Alessandria	11 25	19 42	—	—	20 55	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	1 30 p.	↓	5 50 p.	2 31 a.	↓	Torino Arr.	13 10	22 41	—	—	23 —	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	1 34 p.	↓	5 54 p.	↓	↓	Brindisi Par.	8 50	—	—	—	9 42	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	↓	↓	Napoli	14 10	—	—	8 —	23 15	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	↓	↓	Roma	21 15	—	—	13 40	8 —	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	1 30 p.	↓	5 50 p.	↓	↓	Livorno	21 15	—	—	18 30	13 20	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	1 34 p.	↓	5 54 p.	↓	↓	Firenze	20 —	—	—	17 55	12 5 —	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	↓	↓	Pisa	23 5	—	—	20 20	14 48	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	↓	↓	San Remo	19 10	—	—	19 19	10 1 —	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	1 30 p.	↓	5 50 p.	↓	↓	Genova	2 50	—	—	0 20	19 18	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	1 34 p.	↓	5 54 p.	↓	↓	Torino Arr.	7 31	—	—	4 2	23 —	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	↓	↓	Venezia Par.	—	—	—	—	14 —	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	↓	↓	Milano Par.	—	—	—	—	20 20	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	1 30 p.	↓	5 50 p.	↓	↓	Novara	—	—	—	—	21 19	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	1 34 p.	↓	5 54 p.	↓	↓	Torino Arr.	—	—	—	—	23 15	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	↓	↓	Torino (D)	7 48	—	—	—	—	—
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p.	↓	↓	Modane (ora franc.) .	11 32 a.	—	13 48	4 30	23 35	—
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	1 30 p.	↓	5 50 p.	↓	↓	Chambéry	8 2 p.	—	5 30 p.	8 5	2 28 a.	3 24 a.
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	1 34 p.	↓	5 54 p.	↓	↓	Aix-les-Bains	3 48 p.	—	8 40 p.	10 6	4 41 a.	6 44 a.
Boulogne-Tintel-leries Arr.		↓	↓	↓	↓	↓	↓	Chamonix	9 10 p.	—	9 10 p.	10 25	5 1 a.	7 18 a.
Folkestone (o. l. oc. Arr.) Par.		↓	11 50 a.	↓	4 10 p									

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSEVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe e solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3ª classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1ª e 2ª classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1ª e 2ª classe va direttamente da Venezia a Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Torino a Macon e solo 1ª classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Calais e 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérie) a Calais. — (N) Solo 1ª e 2ª classe da Parigi a Macon e 1ª, 2ª e 3ª classe da Macon a Torino. — (****) *Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.-L.-M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

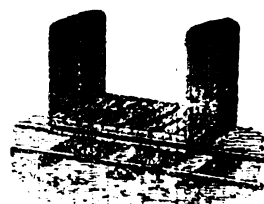
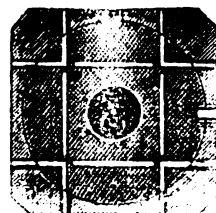
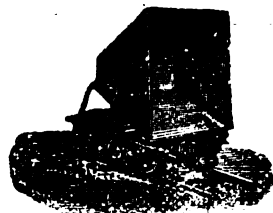
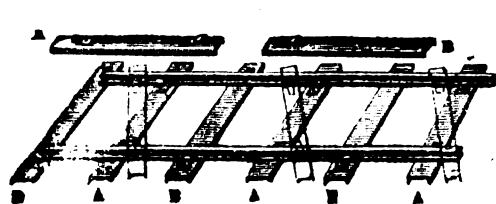
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

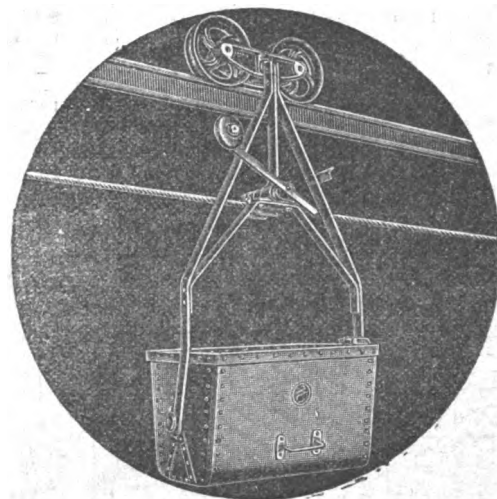
Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

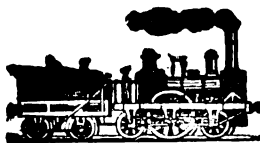
E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
" arretrato " 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 50

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885. — La disfida della Mediterranea al Governo. — I progetti ferroviari dell'on. Tedesco. — Strada ferrata centrale e Tramvie del Canavese (Relazione del Consiglio d'Amministrazione, esercizio 1903). — Gli accidenti ferroviari. — Produzione e impiego del ferro. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti) — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.*

LA SOCIETÀ delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885

I.

Il pubblico italiano è di sua natura insofferente di ogni minimo inconveniente e brontolone, ma, come è facile alla critica, al lamento ed anche all'ira, altrettanto è restio ad esaminare con cura gli avvenimenti, a studiarne analiticamente le cause e a trovarne i rimedi. Spesso gli manca la nozione del tempo, e crede che un grande risultato si possa ottenere immediatamente con un colpo di bacchetta magica; spesso gli manca il concetto che il progresso non può venir fuori con un'impronta netta come quella di una moneta, ma si svolge a grado a grado; spesso gli occorre di trovare un capro espiatorio per poter meglio formulare le sue invettive, e lo trova a dispetto della verità e del buon senso, e inventa delle storielle che, ripetute e ripetute, finiscono coll'acquistar credito anche presso le persone colte.

Oggi in Italia il servizio ferroviario non corrisponde pienamente alle esigenze dell'aumentato commercio e dell'aumentata civiltà, e in certe occasioni vi sono stati dei vivissimi reclami. Certamente vi è dell'esagerazione, poichè inconvenienti e deficienze si verificano in tutte le ferrovie del mondo, anche in quelle che si possono dire perfette; ma è giustissimo il sentimento che si sarebbe potuto fare molto di più di quello che si è fatto.

E per spiegare la ragione di questo fatto, si dice che la colpa è delle Convenzioni del 1885 che furono un deplorabile errore fatto dal Governo, che ha costato ingenti sacrifici all'erario pubblico, senza provvedere ai bisogni del commercio nazionale, che ha permesso alle Società esercenti di pensare soltanto ai loro interessi finanziari, senza che il Governo abbia saputo o potuto tenerle a freno.

E fra le tre Società esercenti, quella che è stata fatta segno a maggiori e più gravi accuse è stata la Società Mediterranea, sia perchè essa ha le linee dove il traffico è

più intenso e dove si concentra la maggior somma di interessi commerciali, sia perchè le linee che compongono la sua rete hanno presentate maggiori difficoltà e maggiori bisogni.

Ma in mezzo a tutte queste accuse e recriminazioni del pubblico, le nostre Società ferroviarie hanno sempre serbato il silenzio, e l'hanno serbato anche quando accuse e recriminazioni hanno avuto eco nel Parlamento, e questo silenzio è stato interpretato da molti come un'implicita confessione dei loro torti.

E si comprende questo silenzio delle Società quando si tratta di accuse insensate, come quella portata con tanto sfoggio di eloquenza dall'on. Pantano, il quale accusò le Società esercenti di aver frodato allo Stato 500 milioni!

Questa accusa dell'on. Pantano ferisce evidentemente più il Governo che le stesse Società esercenti, ed è naturale che le Società lasciassero libero il Governo di rispondere. Ma quando il Governo risponde in modo tanto remissivo da lasciar supporre che o piccola o grande una frode vi sia stata, e lascia campo all'on. Pantano di replicare ed insistere nella sua accusa, nasce per le Società il dovere di esporre le loro ragioni al pubblico.

E parimente è doveroso per le Società di prendere la parola contro la Relazione della Commissione Reale per l'ordinamento delle ferrovie. E' ben vero che a chi legge attentamente quella Relazione, e che ha seguito con cura lo svolgersi degli avvenimenti ferroviari italiani, risulta facilmente che è scritta in modo inesatto e parziale, e appare evidente lo sforzo continuo di dimostrare che lo Stato fu vittima delle astuzie delle Società, che guadagnarono più del dovuto. Ma non tutti i lettori di quella Relazione possono giudicare in questo modo; il pregiudizio e lo spirito politico fanno spesso velo al buon senso, e così si è veduto che diverse delle affermazioni inesatte ed erronee della Relazione furono ripetute da altri come fatti veri ed indiscussi.

E così è venuta per la prima la Società Sicula, la quale ha sentito il bisogno di scolarsi verso il pubblico di alcune accuse speciali che le erano state fatte nella Relazione della Commissione Reale e che ferivano la sua onorabilità e il suo credito; poi è venuta la Società delle Meridionali, la quale però si è limitata esclusivamente a trattare la

speciale questione del riscatto della sua rete; terza è venuta la Società Mediterranea, la quale ha pubblicato in questi giorni una monografia che fa la cronaca di tutto lo svolgimento della vita ferroviaria sotto il regime delle Convenzioni del 1885.

È una pubblicazione importantissima, la quale riempie una lacuna che si deplorava, ed io credo di far cosa gradita ai lettori del *Monitore* parlandone con una certa ampiezza.

Come essi forse ricorderanno, nell'ottobre dello scorso anno io pubblicavo un opuscolo, che venne riprodotto intieramente nel *Monitore*, nel quale combattevo la Relazione della Commissione Reale. Sono veramente lieto che la pubblicazione d'oggi venga a confermare la tesi che io ho sostenuto in quell'opuscolo e in diversi articoli del *Monitore*, ma se prima d'oggi dovevo limitarmi ad aver per norma quasi esclusivamente il buon senso e la memoria, oggi si hanno dei fatti dai quali si possono dedurre conseguenze precise ed inconfutabili.

* *

Per oggi io mi limito a considerare la impressione generale e sintetica che si riceve alla lettura della monografia della Mediterranea, riservandomi di entrare in particolari nei numeri successivi del *Monitore*.

È questa impressione generale e sintetica è che il Governo italiano fin dai primi anni, e forse fin dal primo momento in cui firmava le Convenzioni del 1885, non si è mai reso conto che un contratto non può non essere bilaterale, e che se le Società esercenti assumevano degli obblighi verso il Governo, anche il Governo assumeva degli obblighi verso le Società, ai quali non doveva e non poteva sottrarsi.

E la deplorable teoria del *jus imperii*, la quale, sebbene sia la cosa più anticivile e più antiliberali di questo mondo, pur tuttavia sopravvive sempre nel nostro mondo politico, e ultimamente fu ancora esposta in Parlamento dall'ex-ministro Balenzano, il quale non ebbe scrupolo di confessare che in generale nelle controversie insorte fra Governo e Società, il magistrato si era pronunziato contro il Governo.

E la verità dolorosa pur troppo è che più o meno velatamente si deplora che i magistrati italiani non vogliono riconoscere il *jus imperii*. E più dolorosamente ancora bisogna constatare che la teoria che il Governo non debba riconoscere alcun vincolo, che debba considerarsi sempre come onnipotente, che con un articolo di legge si possa calpestare ogni diritto acquisito dai terzi, non solo piace ai nostri socialisti, ma è ammessa da molti dei nostri uomini politici. La sincerità e la onestà politica, il rispetto della libertà, da gran tempo in Italia sono diventati dei semplici miti.

Oggi è venuto di moda il dire che le Convenzioni del 1885 furono un contratto deplorable che ha prodotto lo sperpero del denaro pubblico; che queste Convenzioni sono state giovevoli soltanto alle Società esercenti, ma hanno paralizzato lo svolgimento della vita economica del paese.

E queste asserzioni, che sono ripetute in tutte le note della gamma musicale, con tutte le variazioni che sono suggerite dallo spirito di parte, sono completamente destituite di ogni fondamento, perchè risulta indiscutibilmente dai fatti riferiti nella monografia della Mediterranea che il Governo non ha mai riconosciuto gli obblighi contratti con quelle Convenzioni, e ne ha alterato e falsato lo svolgimento.

Come adunque si possono chiamare in colpa le Convenzioni del 1885 quando esse non furono mai sinceramente applicate?

Le Convenzioni del 1885 non erano certamente perfette, e, fra gli altri difetti, avevano quello di essere troppo complicate, come disse acutamente l'on. Rubini alla Camera nello scorso maggio. Ma, oltre a questo ed altri difetti che ora non occorre di analizzare, portavano dalla nascita due peccati originali.

Il primo è la ignoranza nella quale si trovava il Governo dello stato deplorable in cui si trovavano le ferrovie ita-

liane e in modo speciale quelle linee che vennero a formare la Rete Mediterranea. Si credette che con i lavori dell'allegato B, che importavano una spesa di 144 milioni, si sarebbe provveduto a tutto, e con pari ignoranza si credette che con un assegno di 15 milioni si sarebbero munite le linee di sufficiente materiale mobile.

Il secondo è stato l'incosciente ottimismo col quale si è creduto di poter fare assegnamento su rapidi e costanti aumenti dei prodotti ferroviari, in modo che le casse speciali sarebbero subito state dotate lautamente e avrebbero potuto provvedere ad ogni bisogno.

Ma, non ostante le complicazioni e gli altri difetti delle Convenzioni, non ostante i peccati originali ai quali ho accennato, le Convenzioni del 1885 avrebbero potuto svolgersi regolarmente ove il Governo avesse dato prova di buona volontà e avesse avuta coscienza degli obblighi da esso contratti verso le Società e dei bisogni impellenti delle ferrovie.

Ed è poi cosa strana ed incredibile che il Governo, il quale pretende al diritto di impedire ogni lavoro di miglioramento delle linee e ogni aumento di materiale mobile, nello stesso tempo pretenda che la responsabilità delle Società verso il pubblico sia piena ed intiera.

Si comprende che un Governo che fa una vera concessione di ferrovie ad una Società, la gravi di ogni responsabilità verso il pubblico; ma quando il Governo si riserva il diritto di disporre di ogni lavoro e di ogni acquisto, naturalmente divide con la Società la responsabilità del servizio.

Così fra il Governo che non vuole riconoscere alcuno degli obblighi da esso contratti, e le Società alle quali mancano i mezzi per soddisfare alla responsabilità verso il pubblico, non potevano non nascere degli attriti, e non poteva non sorgere il malcontento del pubblico.

Ma è ragionevole, è giusto il dar colpa di tutto ciò alle Convenzioni del 1885? O non si deve piuttosto incolparne il Governo che impedì che quelle Convenzioni avessero il loro regolare svolgimento?

Qui non è questione di teoria, ma di fatti. E noi vedremo nei prossimi numeri come veramente i fatti dimostrino che le Convenzioni del 1885 non furono applicate.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LA DIFFIDA DELLA MEDITERRANEA AL GOVERNO

I giornali avevano annunciato che la Società delle Ferrovie del Mediterraneo avesse richiesto, a mezzo d'uscieri, al Ministero dei Lavori Pubblici e a quello del Tesoro il pagamento di 35 milioni per lavori eseguiti d'urgenza su richiesta dell'Ispettorato ferroviario; si aggiungeva che essendo stato denunciato il fabbisogno a questo scopo al Ministro del Tesoro per soli 30 milioni, l'on. Luzzatti si è vivamente lamentato per la non gradita sorpresa.

Ora il seguente comunicato ufficioso, che riproduciamo, ristabilirebbe così i fatti:

Il Ministero presente si trova sulle braccia, non solo il problema dell'esercizio ferroviario futuro, la cui soluzione è già per sé gravissima, ma anche la liquidazione dell'esercizio presente, che ha pure le sue difficoltà non piccole. Dopo cessata l'emissione delle obbligazioni ferroviarie al tre per cento, il Governo aveva preso impegno di fornire direttamente la Cassa per gli aumenti patrimoniali dei fondi necessari per mantener in assetto le ferrovie e per provvedere il materiale bisognevole all'esercizio loro e all'accrescimento del traffico.

Il tesoro provvede a quando a quando con diverse leggi a questo fornimento di fondi, ma non provvede abbastanza, nè provvede in conformità degli ordini e delle approvazioni di nuove opere emanate dal Ministero dei lavori pubblici. E perciò invitò le stesse Società ad anticipare i fondi per fare alcune spese urgenti.

Ora, la Società Mediterranea, in seguito agli ordini avuti dal Ministero dei lavori pubblici, ha anticipato una somma che è accertata ormai dai 15 a 16 milioni. Oltre a ciò, perchè l'esercizio ferroviario possa seguitare senza pericoli, almeno discretamente, e provvedere al traffico crescente, ha bisogno di nuovi lavori e di nuovo materiale, per 26 o 28 milioni.

Nei giorni scorsi, il direttore generale della Mediterranea, fu richiamato più volte a Roma, per intendersi e sulla liquidazione delle somme già anticipate, e sulle nuove spese necessarie per i lavori e per il materiale urgente.

Nelle lunghe trattative avute cogli uffici competenti e coi ministri, il direttore della Mediterranea, aveva creduto dimostrare che in tutto occorrevano da 40 a 45 milioni, 15 dei quali urgevano per restituire l'anticipazione fatta dalla Società Mediterranea, ed altri 26 o 29 milioni a bisognavano per i lavori e per il materiale necessario onde proseguire l'esercizio fino al 30 giugno 1905.

Le trattative intraprese ed interrotte parecchie volte, avevano condotto ad una specie di componimento, per cui il Governo avrebbe frattanto riconosciuto il suo debito per anticipazioni già fatte, ed avrebbe provveduto con una legge speciale, da presentarsi al Parlamento, tanto per il rimborso delle anticipazioni, quanto per provvedere i nuovi fondi necessari al buon andamento ferroviario.

Giunte a questo punto le trattative, il rappresentante della Società Mediterranea, non avendo potuto ottenere una risposta definitiva, credette necessario di tutelare la propria responsabilità, diffidando il Governo, per avvertirlo che la Società Mediterranea non assumeva sopra di sé i pericoli ed i danni che potevano venire all'esercizio delle proprie linee, finchè il Governo non avesse provveduto ai mezzi finanziari accennati sopra.

Questo diffidamento non ha nessun carattere di animosità o di contestazione fra le due parti contraenti, cioè fra la Società ed il Governo, ma vuole essere esclusivamente un avviso, perchè il Governo sappia quanto deve fare affinchè le cose procedano regolarmente e le linee ferroviarie della Mediterranea gli siano poi rimesse alla fine della Convenzione in uno stato da potersi esercitare senza pericolo.

D'altro lato il ritardo da parte del Governo nel presentare la legge per ottenere dal Parlamento i nuovi fondi necessari, 40 o 45 milioni, non proveniva tanto dalla renitenza del Ministero a presentare questa legge, quanto piuttosto dall'estensione da dare alla medesima.

Gli Uffici ministeriali competenti discutevano e discutevano sull'entità delle nuove spese da farsi, ma la Società Mediterranea, osservando che i calcoli proprii finora sono sempre stati più vicini al vero di quelli fatti dal Ministero e dall'Ispettorato ferroviario, conchiudeva che, in fine dei conti, i nuovi fondi si sarebbero spesi col controllo del Governo, e quelli che non si sarebbero spesi il Governo li avrebbe ritrovati alla fine della Convenzione.

La diffida, inoltre, aveva anche lo scopo di eccitare il Governo e il Parlamento a provvedere perchè — o si facciano nuove Convenzioni, o si adotti l'esercizio di Stato — le linee ferroviarie si trovino in condizioni tali da poter proseguire l'esercizio in corrispondenza del traffico aumentato.

Il Ministro del Tesoro, d'accordo col Presidente del Consiglio e col Ministro dei Lavori Pubblici, è ben disposto a presentare la legge per la richiesta dei 40 milioni necessari, imputandone una parte ai bilanci trascorsi, che diedero un avanzo, e l'altra parte al bilancio presente e ai futuri, i quali lasciano ancora sperare un certo margine di attività. Ora è a sperare che anche questo studio e il conseguente breve ritardo abbiano presto una fine, poichè la diffida della Società Mediterranea cala senza valore, e il traffico sulle linee ferroviarie non abbia a sopportare pericoli od inconvenienti, nè prossimi, nè più o meno lontani.

I PROGETTI FERROVIARI DELL'ON. TEDESCO

Avant'ieri l'on. Tedesco ha presentato alla Camera i due disegni di legge ferroviari: il primo sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, il secondo sulla sorveglianza, sindacato e contabilità delle ferrovie.

Il progetto dell'esercizio di Stato.

Il progetto sull'esercizio di Stato consta di 70 articoli: ecco qualcuna delle disposizioni principali.

L'esercizio di Stato delle ferrovie, delle quali non fosse autorizzato l'esercizio per mezzo di concessionari, sarebbe condotto da una Amministrazione autonoma, dipendente dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Quando non si riuscisse a concludere convenzioni, l'assunzione dell'esercizio di Stato sarebbe autorizzato con legge speciale.

Si autorizzerebbe invece per Decreto Reale in caso di decadenza di concessione a termine di legge o di contratto.

L'Amministrazione autonoma. — L'Amministrazione autonoma è soggetta al controllo del Parlamento, a cui sono presentati i bilanci di previsione e di assestamento e il conto consuntivo di questa speciale gestione; al controllo della Corte dei Conti, del Ministero dei Lavori Pubblici per la parte tecnica ed amministrativa, e del Ministero del Tesoro per la parte contabile e finanziaria.

Il direttore generale dell'Amministrazione autonoma ferroviaria è coadiuvato da un Consiglio d'Amministrazione composto di un presidente e di quattro consiglieri, che hanno grado di consiglieri di Stato.

Il direttore generale non può prendere alcuna disposizione che importi spese, variazioni di tariffe e provvedimenti di personale senza che sia intervenuta una deliberazione del Consiglio d'Amministrazione.

Il primo bilancio dell'eventuale esercizio di Stato dovrà essere regolato in modo da assicurare al Tesoro un reddito effettivo non minore di quello ricavato con l'esercizio privato.

Il bilancio delle entrate e delle spese è presentato in allegato al bilancio dei lavori pubblici, e deve essere molto analitico, affinchè prima i Ministeri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, e poi il Parlamento, possano esercitare un efficace sindacato.

Nel bilancio delle spese non si possono iscrivere che le somme proposte dal direttore generale, su conforme deliberazione del Consiglio d'Amministrazione.

Il Ministro può proporre in via eccezionale nuove spese od aumenti di spese non deliberate dal Consiglio d'Amministrazione, ma deve darne speciale giustificazione, allegando al bilancio il parere contrario del Consiglio d'Amministrazione.

Non possono essere approvate nè con la legge del bilancio, nè con leggi speciali d'iniziativa parlamentare, nuovi stanziamenti di fondi o aumenti di quelli proposti dal Governo.

Il controllo della Corte dei Conti può essere esercitato anche per mezzo di un ufficio speciale distaccato presso l'Amministrazione ferroviaria.

Dipendono dalla Direzione generale ferroviaria la Direzione dell'esercizio e la Ragioneria centrale.

La Direzione dell'esercizio ha alla sua dipendenza tre servizi centrali: Movimento e traffico, Manutenzione e lavori, Materiali e trazione; e da questi servizi dipendono corrispondenti uffici locali.

Insomma, a quanto sembra, questo ordinamento corrisponderebbe a quello che è in vigore per la Rete Adriatica.

Trasporti, tariffe, treni. — Le condizioni dei trasporti e le tariffe in vigore sulle ferrovie all'atto dell'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato saranno provvisoriamente mantenute, salvo a coordinarle alla convenzione interna-

zionale di Berna e a farne la semplificazione, senza che ne risultino diminuiti in complesso i prodotti in confronto a quelli dell'anno precedente.

Le tariffe generali non possono essere aumentate che per legge, e quelle speciali e locali per Decreto Reale.

Ogni nuova tariffa applicata a titolo d'esperimento non può essere abolita prima di un anno dalla sua attuazione.

Per le condizioni di trasporto rimane la competenza dell'autorità giudiziaria, com'è ora; però l'Amministrazione ferroviaria non può essere condannata alle spese di lite se non siasi prima sperimentato il ricorso in via amministrativa.

Il numero dei treni viaggiatori sarà fissato in base ai prodotti dei viaggiatori e dei trasporti a grande velocità ottenuti nel biennio precedente all'esercizio di Stato.

Le disposizioni sul numero dei treni somigliano a quelle ora vigenti sulle grandi reti, ma si sono colmate alcune lacune per riguardo ai treni di lusso o a treni leggeri o con carrozze automotrici.

La concessione o la soppressione di fermate dei treni celeri sono approvate dal Consiglio di amministrazione.

Disposizioni per il personale. — Il personale addetto alle ferrovie di Stato è considerato come temporaneamente alla dipendenza dello Stato e conserva gli stipendi, i diritti di avanzamento, le qualifiche, le competenze accessorie e i diritti di pensione o di sussidi.

Qualunque modificazione nelle condizioni organiche del trattamento del personale deve essere approvata per legge.

Le assunzioni di nuovo personale sono fatte per pubblico concorso, eccettuate quelle del personale di fatica e quelle del personale che dev'essere scelto fra ex-militari.

Nelle nomine, a parità di condizioni, sono preferiti coloro che hanno servito almeno otto anni come militari di truppa nell'esercito e nella marina.

Il Ministro del Tesoro di concerto con quello dei Lavori Pubblici nomina il ragioniere centrale, il cassiere centrale e i capi servizio della ragioneria.

E' ammesso il principio della cointeressenza del personale nella economia delle spese che sieno la conseguenza di maggiori e solerti prestazioni, senza danno del necessario riposo degli agenti.

Le controversie nascenti da diritti del personale sono decise inappellabilmente da un Collegio speciale, che per quanto riguarda i provvedimenti disciplinari conosce della osservanza della procedura stabilita a garanzia del personale e della rispondenza della punizione ai fatti accertati.

Il ricorso al Collegio può essere individuale, o collettivo per una determinata categoria di personale.

I biglietti di servizio gratuiti. — Le carte di libera circolazione per i funzionari governativi sono limitate in confronto delle attuali disposizioni ed è vietata la concessione dei biglietti di servizio gratuiti o a prezzo ridotto a persone che non appartengano all'Amministrazione ferroviaria.

Per l'industria nazionale. — Le forniture di materiale fisso e mobile saranno con opportune cautele concesse tutte all'industria nazionale e le ordinazioni dovranno essere regolate in modo da assicurare un lavoro continuo e senza notevoli variazioni nella quantità.

Vi sono disposizioni contro eventuali collusioni o altre frodi degli industriali a danno dell'Amministrazione ferroviaria.

Altre disposizioni. — Invece dell'attuale Consiglio delle Tariffe è istituito un Consiglio generale del Traffico.

Con disposizione transitoria è data facoltà al Governo di provvedere a tutto quanto occorre nell'eventualità dell'esercizio di Stato per conseguire il passaggio graduale al nuovo ordinamento senza perturbare la regolarità del servizio.

Per il sindacato delle strade ferrate.

L'altro disegno di legge ha per iscopo di assicurare efficacemente l'esercizio dei poteri governativi di sorveglianza e di sindacato sulle ferrovie nei riguardi tecnici amministrativi contabili e finanziari.

La sorveglianza si estende alla costruzione, alla manutenzione ed all'esercizio.

Il Governo ha il diritto di fare ispezionare tutti gli atti, registri e documenti contabili delle Società ferroviarie e può anche ordinare speciali inchieste sull'andamento dei servizi.

A tutelare i diritti dello stato in materia finanziaria si prescrivono speciali norme per la tenuta delle contabilità e per la formazione dei bilanci.

Le Società debbono comunicare al Ministero dei lavori pubblici i verbali delle sedute delle assemblee degli azionisti e dei Consigli di amministrazione.

È vietato alle Società di assumere impiegati governativi che hanno esercitato funzioni di sorveglianza e di sindacato sulle ferrovie.

Vi sono disposizioni di carattere penale per le contravvenzioni alle disposizioni della legge.

Ogni anno il Ministro dei lavori pubblici deve presentare al Parlamento una relazione sui risultati della sorveglianza e del sindacato, esercitati sulle ferrovie nell'anno precedente.

STRADA FERRATA CENTRALE E TRAMVIE DEL CANAVESE

Relazione del Consiglio d'Amministrazione
all'Assemblea generale ordinaria degli Azionisti 11 marzo 1904.

SIGNORI,

I risultati soddisfacenti dell'esercizio 1903 confermano il progressivo incremento nelle condizioni economiche della regione attraversata dalle linee sociali.

Manutenzione e lavori. — Durante l'esercizio scorso si ritenne necessario modificare la nostra officina di Rivarolo onde renderla adeguata alla manutenzione ordinaria e straordinaria del materiale mobile.

Il suo macchinario venne completato, sia per la lavorazione del ferro che del legno, azionandolo con energia elettrica fornitaci dalla Società Elettricità Alta Italia.

Questa energia nelle ore notturne è adoperata per l'illuminazione della stazione mediante una batteria di accumulatori.

La manutenzione ordinaria si esegui regolarmente, sia ai binari che alle opere d'arte ed ai caselli, alcuni dei quali vennero forniti, a mezzo di pozzi Calandra, di buona acqua potabile.

Movimento e traffico. — Si trasportarono 546,801 viaggiatori, non tenuto conto degli abbonati, cioè 41,301 in più dell'esercizio precedente.

Quest'aumento è dovuto in parte all'Esposizione regionale di Cuorgnè, nei mesi di Agosto e Settembre.

Il rapporto dei viaggiatori in ferrovia a prezzo ridotto, compresi quelli di andata e ritorno, rispetto a quelli a tariffa ordinaria fu del 50 per cento; la proporzione fra i biglietti di prima classe e quelli di seconda classe fu del 7 per cento.

La percorrenza media dei viaggiatori in ferrovia fu di 34 chilometri per la prima classe e di 25 chilometri per la seconda.

Ogni viaggiatore diede un prodotto chilometrico medio di L. 0.054 per la prima e L. 0.036 per la seconda classe.

Furono trasportate complessivamente a piccola velocità tonnellate 67,710, con un aumento di tonnellate 3093 sull'esercizio precedente.

Trazione. — Durante il 1903 si effettuarono sulla Ferrovia complessivamente 4008 treni, i quali percorsero complessivamente 170,928 chilometri.

Sulla Tramvia di Cuorgnè i treni eseguiti furono 4040 con un percorso di chilometri 40,400.

Sulla Tramvia Torino-Volpiano i treni furono 4550 ed il loro percorso di chilometri 78,343.

La composizione media dei convogli fu di 11 veicoli sulla ferrovia, 5 sulla tramvia di Cuorgnè e 4 sulla tramvia Torino-Volpiano.

La percorrenza media annua delle locomotive ferroviarie fu di chilometri 31,942 con un massimo di 47,929; sulla tramvia Torino-Volpiano di chilometri 20,703 con un massimo di chilometri 28,399.

Il consumo di combustibile per treno-chilometro fu di:
 chilogrammi 5,596 sulla ferrovia,
 » 6,698 » tramvia di Cuorgnè,
 » 3,952 » » Torino-Volpiano;
 quello degli olii lubrificanti per treno-chilometro fu di:
 grammi 46 per la ferrovia,
 » 56 » la tramvia di Cuorgnè,
 » 35 » » Torino-Volpiano.

Prodotti. — Dal conto esercizio si rileva che i prodotti complessivi, depurati delle tasse erariali e di bolto, furono di L. 733,749.25 corrispondenti ad una media di L. 10,334.49 per chilometro esercito, ossia L. 2,533 per treno chilometro utile.

Spese. — Le spese, compresa la quota pagata alla Società Italiana per le Ferrovie del Mediterraneo pel transito dei nostri treni sui binari Torino Porta Susa-Settimo ed il contributo della nostra Società alla Cassa di Previdenza del personale, ammontarono a L. 498,727.97, che corrisponde ad una spesa media di L. 7024.34 per chilometro di linea esercitata ed a L. 1.72 per convoglio chilometro.

Bilancio. — L'eccedenza attiva essendo di L. 212,250, aggiungendovi le L. 4826.41 utili non distribuiti dell'esercizio 1902, abbiamo la somma disponibile complessiva di L. 217,076.41.

Se il bilancio è da noi approvato quale vi viene presentato, si distribuirà un dividendo complessivo di L. 16 per azione, previa deduzione delle prelevazioni statutarie; rimanendo un fondo di L. 5422.78 da portarsi a nuovo nel corrente esercizio.

Il pagamento di L. 10 quale acconto, si eseguirebbe il 1° aprile p. v. Le rimanenti L. 6 a saldo, verrebbero pagate sia alle azioni di capitale che a quelle di godimento al 1° ottobre p. v. assieme al rimborso delle N. 31 azioni che verranno oggi sorteggiate.

Ferrovia Rivarolo-Pont. — Il progetto esecutivo di questa nuova linea essendo stato approvato dal Ministero, furono iniziate le pratiche relative per condurre a termine nel minor tempo possibile la costruzione che è già incominciata.

Al 1° aprile, come da avviso a suo tempo comunicatovi, sarete chiamati ad eseguire il versamento del nono decimo in L. 25, computando le L. 10 acconto sul dividendo nel suddetto versamento.

A tempo debito sarete informati dell'epoca nella quale sarà chiamato l'ultimo decimo.

Conformemente a quanto vi esponevamo all'Assemblea generale del 7 marzo 1900, allorché deliberaste il prolungamento da Rivarolo a Pont della linea Settimo-Rivarolo, il versamento dei due decimi sulle azioni attuali non sarà sufficiente a coprire le spese di costruzione.

Il vostro Consiglio ritiene opportuno un aumento del capitale sociale mediante emissione di azioni, che sarebbero date alla pari ai possessori delle azioni attuali. Sarete perciò chiamati più tardi a deliberare in proposito.

GLI ACCIDENTI FERROVIARI

Uno scandalo crescente.

Con questo doppio titolo, il *Railway Times* ha pubblicato l'articolo seguente, che non è privo d'interesse:

Speriamo che durante la prossima sessione del Parlamento, qualche rappresentante degli interessi delle ferrovie (un tempo così potenti), coglierà l'occasione per richiamare l'attenzione su quello che noi osiamo chiamare uno scandalo crescente nel servizio ferroviario.

Alludiamo al numero sempre più grave degli accidenti ferroviari, che sono dovuti (l'Ispettorato del Dipartimento

del Commercio ne conviene) all'incuria, alla negligenza ed alla mala condotta degli impiegati ferroviari.

Noi non possiamo nascondere che questo lamentevole stato di cose è dovuto, in parte, all'ingerenza eccessiva del Dipartimento del Commercio nell'amministrazione interna delle ferrovie, ma più ancora agli sforzi funesti dei mestatori.

Queste due influenze minano la disciplina, che è, dopo tutto, la garanzia essenziale di una sana amministrazione ferroviaria. Credendo di agire nell'interesse del pubblico, il Parlamento, da quindici anni, ha fatto molto per forzare le Compagnie a ridurre le ore di servizio del loro personale. La teoria, che serve di base a questa legislazione, era che il soverchio lavoro dell'impiegato delle ferrovie costituisse un pericolo pubblico, perchè l'eccessiva stanchezza dell'agente ferroviario costituisce un pericolo pubblico.

Non è dubbio che, nella pratica, la legislazione ha rivestito la sua forma attuale sulle istanze dei politicanti, che non sono tanto preoccupati della sicurezza pubblica, quanto di assicurare ad essi stessi il voto di mezzo milione di impiegati ferroviari.

Se una Compagnia tentasse di far lavorare troppo il suo personale, non lo potrebbe, almeno per molto tempo. Infatti, essa è obbligata a fornire alle Autorità la prova che non esiste eccessivo lavoro.

Ciò che ci interessa, non è che gli uomini lavorino meno e con maggiore mercede di dieci o venti anni fa, ma è l'incuria crescente degli impiegati, è l'aumento del numero degli accidenti imputabili a questa incuria, che vanno di pari passo con gli sforzi di una legislazione paterna.

Quando il Parlamento intraprese a regolare le cose, riducendo le ore di servizio, avrebbe dovuto anche preoccuparsi più profondamente della questione, ma bisogna dire che finora vi manca qualche cosa.

Noi possiamo bene ammettere che la totalità degli accidenti ferroviari è diminuita sensibilmente.

C'è dovuto all'enorme miglioramento del materiale rotabile, ai binari più resistenti e a tutte le applicazioni di apparecchi di sicurezza atti ad evitare il più possibile i rischi di accidenti.

Ma l'esercizio ferroviario esige il concorso della mano dell'uomo, ed è questo il lato della questione che ci preoccupa. Le ferrovie hanno speso e spendono ancora letteralmente dei milioni in aumenti di salari ed in diminuzione di ore di servizio. Parallelamente alla grande diminuzione del numero totale degli accidenti, dovuti alle misure che noi abbiamo enumerate, si vede crescere costantemente la proporzione degli accidenti imputabili alla negligenza degli impiegati.

La dimostrazione del rilassamento da parte degli impiegati sembra essere un *cliché* di tutte le relazioni, presentate dagli ispettori del Dipartimento del Commercio sugli accidenti gravi sulle ferrovie.

L'ultimo rapporto pubblicato in queste colonne concerne uno stato di cose particolarmente inquietante.

Un accidente si verificò sulla linea del North British, a Lockmill, presso Lintithgow, il 6 novembre scorso; l'« express » di Aberdeen ha urtato un treno speciale di merci che andava lentamente nella stessa direzione.

Fortunatamente il treno conteneva pochissimi viaggiatori, e non vi furono morti.

Quasi tutti gli interessati sembrano dover biasimarsi, e qualcuno assai seriamente. I principali testimoni erano due preposti ai segnali, le cui testimonianze furono, secondo quanto dice l'ispettore, contraddittorie. Egli constatò che 5 persone, oltre al preposto al servizio, si trovavano nella cabina dei segnali a Lockmill fino al momento della collisione.

Due di questi « visitatori » erano dei preposti ai segnali, uno era un uomo di fatica, l'altro un avvisatore in tempo di nebbia, e l'ultimo un privato. Tutti fumavano, discorrevano e giuocavano, quantunque, naturalmente, nessuno

di essi non avesse nulla da fare là per turbare così il servizio del preposto alla cabina.

Quantunque non sia provato che il preposto responsabile abbia preso parte al giuoco in quel momento, è chiaro « che la situazione non gli permetteva di consacrare tutta la sua attenzione al suo lavoro », ed era da biasimare per avere permesso che si utilizzasse così la sua cabina.

In tutto, sette impiegati sono censurati in vario modo dall'ispettore per violazione dei regolamenti, o peggio ancora, e noi non siamo sorpresi di vedere la North British ordinare una inchiesta energica per scoprire se l'uso delle « cabine di segnali come sale di ricreazione » è diffuso altrove. Quest'uso era molto antico, a Lockmill, e non fu messo in luce che da questo accidente. Da un punto di vista generale noi vorremmo che, per cominciare, il Parlamento chiedesse una relazione completa stabilente gli accidenti avvenuti da 5 o 10 anni, con particolari su quelli che sono imputabili all'incuria degli impiegati ferroviari.

Osiamò sperare che così sarebbe messo a nudo uno stato di cose scandaloso, e che si potrebbero trovare i mezzi atti a rimediare ad un male che oggi va crescendo.

PRODUZIONE E IMPIEGO DEL FERRO

Il consumo del minerale di ferro nel mondo è enorme, e va sempre crescendo, e le sue progressive trasformazioni da minerale in ghisa, da ghisa in ferro, da ferro in acciaio di vari tipi, spiegano il grande sviluppo che ha preso negli ultimi venti anni l'industria siderurgica e metallurgica.

Naturalmente questo immenso consumo si deve alle numerose sostituzioni del ferro ad altri materiali, il cui impiego costerebbe di più per raggiungere lo stesso scopo, senza ottenere la stessa resistenza.

Andrea Carnegie, parlando testè, quale presidente del Congresso metallurgico tenuto a Borrow, a proposito delle acciaierie e ferriere in America, Inghilterra e Germania, ha fatto un confronto fra la produzione di trent'anni fa e l'odierna, traendo la conseguenza di quello che essa sarà in futuro.

Nel 1872 gli Stati Uniti produssero 2,867,500 tonnellate di ghisa e nel 1902 ne diedero 20 milioni di tonnellate. Così l'America ha ora superato di ben 15 milioni di tonnellate la produzione dell'acciaio di tutte le altre nazioni prese insieme.

Grande pure è il progresso fatto dalla Germania e dall'Inghilterra.

Nel 1864 la Germania non diede che 361,000 tonnellate di acciaio e nel 1902 ne produsse 6,394,000; e l'Inghilterra, mentre nel 1877 aveva una produzione di sole tonnellate 643,000 di acciaio, nel 1902 sorpassava i 5,000,000 e da non più di tonn. 1,906,060 di ghisa nel 1874, arrivava ad oltre 6 milioni nel 1902.

La produzione mondiale della ghisa, da 14 milioni di tonnellate nel 1874, saliva a 41 milioni nel 1902.

Oggi la produzione siderurgica è sestuplicata, ottenendosi, in un giorno, quello che nel 1874 si otteneva in una settimana di lavoro, con un costo di produzione molto minore.

Ora, appunto per questo continuo aumento di produzione siderurgica, sorge la questione se il minerale continuerà in avvenire ad aumentare di pari passo, in quantità sufficiente per alimentare gli stabilimenti siderurgici in Europa e al di là dell'Atlantico. Gli Stati Uniti calcolano d'averne per altri 60 anni, restando ferma l'attuale quota di consumo: ma che cosa sono 60 anni?

Per ottenere tre libbre di acciaio, ne occorrono circa 10 di materia prima, cioè 4 $\frac{1}{2}$ di minerale di ferro, 1 $\frac{1}{2}$ di calce e tre di coke.

Dal risparmio sul prezzo di questi tre coefficienti dipende dunque l'economica produzione di questo metallo, oramai indispensabile allo sviluppo industriale moderno.

Caratteristica del commercio metallurgico inglese nel 1902 fu l'accentuata attività della sua produzione proficua, per l'impossibilità in cui gli Stati Uniti si trovavano, di competere nei prezzi, ed anzi nella necessità di chiedere all'Europa quello che loro mancava, tanto che delle 980 mila tonnellate di ghisa ed acciaio che vi furono importate, ben 673 mila furono spedite dall'Inghilterra e 307 mila dalla Germania.

Nei primi sei mesi del 1903 gli Stati Uniti continuarono ad essere tributari all'Inghilterra di 300 mila tonnellate di ghisa.

L'importazione del minerale di ferro in Inghilterra è per ben 4 $\frac{1}{5}$ assicurata alla Spagna, che ne possiede a dovizzia; ma le risorse di Bilbao e di Santander vanno esaurendosi, e non è lontano il giorno in cui si dovrà ricorrere ai giacimenti delle provincie interne, con aumento di prezzo ai porti d'imbarco e di sbarco.

Ben presto si dovrà ricorrere al lontano porto della Spezia, ciò che renderà più facile trar profitto dai tesori minerari dell'Italia, in ispecie da quelli della Valle d'Aosta, che per purezza di minerale e per valore intrinseco sorpassano i migliori conosciuti.

La Spagna, contro tonn. 6,186,022 di minerale spedite in Inghilterra nel 1899, figura nel 1902 con sole tonnellate 5,309,733, con una differenza in meno di 876,289 tonnellate: ed anche nei primi 7 mesi del 1903 ne spedì tonnellate 2707 meno dell'uguale periodo 1902.

L'Italia, invece, esportò in Inghilterra nel 1899 tonnellate 94,771 di minerale e tonn. 182,053 nel 1902, con un aumento di 87,282 tonnellate.

Dalle cifre suesposte risulta l'importanza dello studio del minerale di ferro, di cui noi italiani non teniamo conto perchè, o troppo lontano dal mare, o perchè la sua estrazione riesce troppo costosa.

Fra una decina d'anni le miniere di Bilbao saranno esaurite, o quasi, ed il minerale di Spagna costerà in media come quello delle altre provenienze.

Sarebbe quello il momento opportuno di offrire i minerali italiani alla Gran Bretagna, all'America, e, probabilmente, anche alla Germania, che è in gran parte tributaria della Norvegia.

Centinaia di milioni di tonnellate di eccellente minerale di ferro, di piriti e di altri metalli restano abbandonati nelle nostre montagne. Se si trovasse il modo di darlo franco di spese nei nostri porti a 10, a 12 lire la tonnellata, e se i piroscafi, dopo scaricato il carbone in Italia, trovassero proficuo un nolo di ritorno dalla Spagna sul nolo netto di circa L. 7 per tonnellata, è quasi certo che preferirebbero caricare il minerale italiano, con risparmio di spese doppie, d'ancoraggio, di diritti portuali e con una enorme economia di tempo.

In Italia vi sono minerali contenenti oltre il 60 O $\frac{0}{0}$ di ferro: studiando il modo di ridurne la parte impura, che è passiva, perchè gravante il prezzo di trasporto, il problema sarebbe risolto.

E così troveremmo anche il modo di farci rimborsare, almeno in parte, i milioni che mandiamo all'estero pel carbone ed altre materie prime occorrenti alle nostre industrie ed alla nostra marina mercantile.

Queste ultime considerazioni sulle miniere italiane sono del nostro Agente consolare a Newcastle, ma esse vanno prese con molto beneficio d'inventario.

Di vere miniere redditive in Italia abbiamo quelle dell'Elba, che sono appaltate per molti anni alla nuova Società omonima degli Alti Forni; le altre presentano gravi difficoltà di esplorazione e sono così limitate, che non incoraggiano ad aggiungere altri tentativi a quei molti già fatti in passato.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

La ferrovia Cuneo-Nizza-Ventimiglia.

I delegati del Governo francese e quelli della Società Paris-Lyon-Méditerranée hanno lasciato da alcuni giorni l'Italia, e nulla fu stabilito finora, a quanto sappiamo, se avranno luogo altre conferenze, e quando.

È certo però che alcuni particolari della convenzione non furono ancora definiti, onde è prematura per lo meno, la notizia che i due Governi, francese ed italiano, abbiano già scelto i delegati che devono firmare la convenzione per questa ferrovia.

L'esercizio economico.

Come abbiamo già annunciato, il Ministero ha soppresso in alcune linee di esercizio economico il servizio delle merci, perchè riconosciuto mancante di utilità.

Questa modificazione, ed altre che l'esperienza ha dimostrato necessarie, hanno deciso il Ministero dei Lavori Pubblici a riformare la legge sull'esercizio economico per le ferrovie sulle quali tale sistema venisse adottato. L'incarico della riforma fu affidato ad una Commissione di funzionari del Ministero stesso, la quale ha preparato il nuovo progetto, che fu già trasmesso per l'esame al Ministero del Tesoro.

L'esercizio economico in altre linee.

S. M. il Re ha firmato i decreti coi quali si autorizza, a titolo di esperimento, un esercizio economico, limitato al servizio dei viaggiatori ed al trasporto dei bagagli, sulle linee Casarza-Spilimbergo, Sicignano-Lagonegro, Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli, in conformità alle disposizioni della Legge 9 giugno 1901, n. 220, colla quale fu data facoltà al Governo di prendere accordi colle Società esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, per procedere gradatamente, fino al 30 giugno 1905, all'esperimento dell'esercizio economico su linee o tratti di linea di carattere locale, compresi nelle indicate Reti e aventi un prodotto lordo medio non superiore alle L. 10,000 annue per chilometro.

Ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e biciclette che si effettueranno sulle anzidette linee, sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale, stabilita dalle Leggi 6 aprile 1862, n. 542 e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 20/10.

— Siamo informati che è in corso il Decreto Reale col quale si autorizza l'esercizio economico sulla Ferrovia da Teramo a Giulianova, limitatamente ai viaggiatori, ai bagagli ed alle biciclette, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica.

In attesa del nuovo ordinamento ferroviario.

Il Circolo per gli interessi industriali, commerciali ed agricoli, l'Associazione granaria, l'Associazione lombarda dei negozianti di vino, hanno affidato ad una Commissione il compito di riassumere il complesso dei bisogni di tutti coloro che delle comunicazioni ferroviarie più si servono, onde, nell'imminenza delle deliberazioni di un nuovo assetto delle Strade Ferrate, far conoscere ai poteri legislativi i loro desideri, raccomandandone la presa in considerazione nel fissare le basi del nuovo ordinamento che deve seguire a quello attuale scadente nel 1905.

La Commissione ha presentato la propria Relazione che

fu pienamente approvata dall'assemblea generale delle tre associazioni anzidette, le quali hanno dato incarico alle rispettive presidenze di comunicare la Relazione stessa ai Ministri ed agli onorevoli senatori e deputati.

Troppo lungo sarebbe il riportare tutte le interessanti considerazioni contenute nella Relazione per dimostrare la necessità che nell'interesse del commercio e dell'economia nazionale si provveda in principal modo a togliere i molti e gravi inconvenienti derivati dalle convenzioni del 1885, sia nei rapporti delle Società collo Stato, sia per l'esercizio in sé stesso e nei rapporti col pubblico che delle ferrovie si serve; e si faccia opera perchè il nuovo assetto debba corrispondere ad un complesso di bisogni e di desideri quali sono indicati nella Relazione.

L'esercizio tramvie sulle strade provinciali e comunali.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha richiamato l'attenzione dei signori Prefetti del Regno sull'inconveniente che talvolta si verifica, che cioè le domande d'autorizzazione all'esercizio delle tramvie a trazione meccanica sulle strade provinciali e comunali, giungano al Ministero quando i relativi impianti sono già eseguiti o notevolmente avanzati; e li ha invitati a provvedere nel modo più efficace perchè in nessun caso sia posto mano all'impianto delle tramvie a trazione meccanica, se prima non risulti che sia stato emanato il Decreto Reale di autorizzazione.

Il Ministro, dopo di aver notato che il fatto che si lamenta costituisce una grave irregolarità ed una violazione delle vigenti disposizioni in materia, osserva molto opportunamente che il fatto stesso si traduce in danno del concessionario e del pubblico, imperocchè l'esame postumo dei progetti tecnici può implicare l'inammissibilità, in tutto od in parte, delle modalità di costruzione adottate, e può avere per conseguenza, oltre la sospensione dei lavori, anche il bisogno di rifacimento di opere già eseguite ed il ritardo dell'apertura all'esercizio.

Congresso internazionale di navigazione del 1905.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha fatto invito al personale tecnico dipendente dal suo Dicastero, perchè abbia a partecipare in larga misura al Congresso internazionale di Navigazione, da tenersi in Milano nel 1905, per iniziativa presa dal Governo.

La partecipazione di cui sopra dovrebbe aver luogo mediante la presentazione di Memorie o di Comunicazioni sopra argomenti compresi nel programma preliminare di già stabilito dalla Commissione permanente dell'Associazione internazionale dei Congressi di navigazione. Al detto Congresso sarà numeroso ed eletto il concorso degli ingegneri esteri, ed è a desiderarsi che non lo sia meno quello degli ingegneri italiani.

Appalti alle Società Cooperative.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha richiamato i signori Prefetti del Regno e gli Ingegneri-Capi del Genio Civile, alla più rigorosa osservanza delle disposizioni vigenti in materia di appalti a Società Cooperative di produzione e lavoro, onde siano evitati i reclami che, non di rado, pervengono al Ministero per irregolarità che si lamentano nella concessione e nell'esecuzione dei lavori appaltati alle Società medesime.

Il Ministro ha accennato segnatamente al divieto assoluto alle Società di cedere, subappaltare o dare a cottimo, in tutto od in parte, i lavori formanti oggetto dell'appalto ed all'obbligo delle Società stesse di fornire, prima di es-

sere ammesse alle licitazioni o alle trattative private, non solo l'elenco di coloro che fanno parte del Sodalizio, ma anche l'indicazione degli altri lavori che esse avessero assunto e stessero tuttora eseguendo, e la dimostrazione che ognuna di esse dispone di soci idonei ai lavori da appaltare, non altrimenti impegnati, tenuto conto che il consenso a valersi di operai estranei può concedersi solo entro i prescritti rigorosi limiti.

><

Da Parigi a Roma per la Settimana Santa.

Come negli anni scorsi, la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo effettuerà nell'occasione della prossima Settimana Santa un treno speciale da Parigi a Roma, con facoltà ai gitanti di compiere il viaggio di ritorno coi treni ordinari, esclusi i diretti 10, 20 e 24, entro un periodo di tre settimane.

><

Impianto elettrico in stazione di Verona.

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta Giovanni Ansaldo, Armstrong e C. di Genova, per la fornitura di un impianto elettrico necessario alla manovra di due carrelli traversatori di otto metri, nelle officine di Verona.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Statistica dell'esercizio per il 1902.

Dalla parte prima della statistica dell'esercizio per il 1902, pubblicata in questi giorni dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, riassumiamo i dati più interessanti, tralasciando, come di consueto, quelli di carattere esclusivamente tecnico.

Lunghezza delle linee.

La lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1902 era la seguente:

Lunghezza d'impianto: Rete principale, km. 4676.748; Rete complementare, km. 1039.077. Totale km. 5715.825.

Lunghezza reale esercitata: Rete principale, km. 5035.207; Rete complementare, km. 1037.814. Totale km. 6073.018.

Materiale rotabile.

Locomotive. — Al 31 dicembre 1901 erano in dotazione 1520 locomotive, delle quali 35 a ruote libere, 503 a quattro ruote accoppiate, 624 a sei ruote accoppiate, 247 ad otto ruote accoppiate, 61 macchine-tender a quattro ruote accoppiate e 28 a sei ruote accoppiate, 20 carrozze automotrici elettriche per terza rotaia e 2 per accumulatori.

Al 31 dicembre 1902 erano 1568, delle quali 37 munite del freno Hardy, 605 munite di freno Westinghouse; di queste, 326 aventi anche il freno Hardy.

Durante l'anno 1902 furono demolite due locomotive e 50 entrarono in servizio.

Carrozze. — Il totale delle carrozze in dotazione al 31 dicembre 1901 era di 3779, cioè di 38 saloni, breaks, a letti e ristorante, 525 di prima classe, 569 miste di prima e seconda classe, 760 di seconda classe, 1757 di terza classe, 52 di prima e terza classe, 7 di prima, seconda e terza classe, 14 di quarta classe, 50 con compartimento per la posta.

Al 31 dicembre 1902 erano 3845, essendone uscite di servizio 84 ed entrate 157.

Bagagliai. — Il totale dei bagagliai in dotazione al 31 dicembre 1901 era di 986, ed al 31 dicembre 1902 di 1086.

Carri merci e bestiame. — Al 31 dicembre 1901 erano in dotazione 26,493 carri merci e bestiame, cioè: carri chiusi scuderie 88, per bestiame minuto 192, per merci e bestiame 14,101, carri aperti a sponde alte 8775, a sponde basse con bilico 682, senza bilico 2449, carri serbatoi 194, carri diversi e postali 12.

Al 31 dicembre 1902 il totale dei carri merci e bestiame

era di 27,362, essendone usciti di servizio 185 ed entrati 1054.

Carri per treni materiale e di servizio. — Il totale dei carri per treni materiale e di servizio in dotazione al 31 dicembre 1901, era di 1171, ed al 31 dicembre 1902 di 1157.

Percorrenza del materiale rotabile in servizio effettivo.

I. — Locomotive.

	Chilometri	Media per giorno
Convogli passeggeri e misti:		
Diretti	6,995,740	19,202
Omnibus ed accelerati	13,769,976	37,726
Misti	3,478,173	9,529
Bis, speciali e facoltativi . . .	399,157	1,094
Carrozze automotrici elettriche:		
Convogli diretti	519,247	1,423
» omnibus ed accelerati . . .	508,344	1,393
» bis, speciali e facoltat. . . .	22,666	62
Totali e medie	25,693,303	70,609

Treni merci:

Locomotive:		
Ordinari con passeggeri	1,350,015	3,699
» senza passeggeri	11,616,360	31,826
» speciali e facoltativi	2,121,726	5,813
Automotrici:		
Treni speciali e facoltativi . . .	3,000	8
Totali e medie	15,091,101	41,346
Treni materiali e di servizio . .	262,591	719
In complesso	41,046,995	138,882

II. — Veicoli.

	Chilometri	Media per giorno
Carrozze per viaggiatori	138,803,958	431,071
Bagagliai	37,171,037	112,337
Carri per merci e bestiame . . .	205,992,472	909,444
» per treni materiale e di servizio	1,899,522	9,800
Carrozze postali (ambulanti) e cellulari	6,841,065	20,290
In complesso	390,708,054	1,482,942

Consumo di combustibili per locomotive.

	Chilogrammi	Importo
Litantrace	244,740,721	7,775,054.14
Mattonelle	384,509,428	12,216,938.88
Carbonella	260,650	10,688.68
Legna	1,929,868	48,511.80
Totali	631,440,667	20,051,163.50

Accidenti e loro conseguenze.

Nel 1902 gli *accidenti* sulla Rete Mediterranea furono in numero di 937, che si suddividono in: guasti accidentali 192, errori nel servizio 120, cause diverse 625.

I *fuorviamenti* furono: 22 di treni lungo la linea, 63 di treni nelle stazioni e 23 di locomotori o carri in manovra.

Il totale dei *morti* fu di 118, fra cui 55 per suicidio; i feriti 426, dei quali 5 per tentato suicidio.

Fra i morti ve ne sono 29 per propria imprudenza e 52 feriti per la stessa causa.

Prodotti complessivi secondo i risultati della contabilità.

	Lire	Per km. in esercizio
Viaggiatori	60,985,972.17	10,531.77
Bagagli, cani, ecc.	3,055,187.97	527.83
Merchi, bestiame, ecc.	95,966,626.62	10,526.83
Totale prodotti del traffico	160,007,786.76	27,586.43
Prodotti fuori traffico	1,060,674.82	182.19
Totale dei prodotti del traffico e fuori traffico	161,068,461.58	27,768.62
Introiti a rimb. di spesa	3,874,757.83	663.05

Quantità del personale e spese relative.

	Quantità media annua numero	Spesa lire	Compenso medio annuo per ogni agente
Amministrazione Centrale	1,620	5,300,485.50	3,271.90
Manutenzione e sorveglianza della strada	17,397	14,572,023.23	837.62
Materiale e trazione	12,733	21,927,764.75	1,722.12
Movimento e traffico	20,897	30,062,877.92	1,438.62
Totali e media generale	52,647	71,863,151.40	1,361.99

><

Ancora l'automotore Purrey.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ad eseguire un esperimento pel trasporto viaggiatori sulle linee di debole traffico di quella Rete con una carrozza automotrice a vapore sistema Purrey.

L'impiego in servizio pubblico dell'anzidetta vettura dovrà essere disciplinata da apposite norme, in conformità, cioè, a quanto si pratica all'estero, dopo che sarà stato compiuto un conveniente numero di corse di prova.

E' stato fatto obbligo alla Società di presentare, prima del termine dell'esperimento, e quando questo abbia sortito esito soddisfacente, un programma completo per l'esercizio in via permanente della vettura medesima.

><

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Ing. Umberto Serafini e C. ha chiesto di ottenere la derivazione di acqua dall'Esimo, a valle di Matelica, e precisamente fra le confluenze dei torrenti Imbrigno e Pagliano, per un impianto idroelettrico a scopo di illuminazione e forza motrice per la città di Matelica. La quantità d'acqua a derivarsi sarebbe di litri 250 al minuto secondo, e con un salto di m. 27, si otterrebbe la forza di 180 HP teorici e 135 HP effettivi.

La Ditta Ing. Daniele Casal, di Firenze, ha fatto domanda per ottenere di fruire dei salti delle pescaie di Sant'Andrea e di Rovezzano in Arno, derivando acqua per produrre forza motrice allo scopo di istituire la luce elettrica nei Comuni di Fiesole e Sesto, ottenendo la forza di 80 HP.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Gare appalto lavori provvisoriamente deliberate).*

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Ampliamento degli alloggi annessi agli impianti della ventilazione, sistema Saccardo, sulla linea Bologna Firenze, per l'importo di L. 18,000. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 7 hanno presentato offerte variabili dall'8.50 al 25.20 per cento di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Virgilio Lenzi di Porretta, quale migliore offerente (25.20 0/0);

Rialzamento della ferrovia Porto Civitanova-Albacina fra i km. 60.744 e 61.661, per l'importo di L. 12,000. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 3 soltanto hanno presentato offerte variabili dal 10.07 al 15 per cento, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alessandro Ramadori di Tolentino, che ha fatto la migliore offerta (15 0/0).

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il seguente parere:

« Agli effetti dell'art. 6 del testo unico della legge sulle bonificazioni, sono da ritenersi avvantaggiati dalle opere

di bonifica tutti i terreni che scolano le loro acque nei canali di bonifica e che non potrebbero fare diversamente senza incorrere in gravissime spese per opere nuove. Non può annoverarsi fra gli interessati di una bonifica, e quindi fra coloro che hanno diritto di presentare osservazioni sul progetto economico di essa, l'appaltatore delle opere, nemmeno se abbia assunta l'operazione finanziaria come sovventore del capitale occorrente ».

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *espropriazione per causa di utilità pubblica*:

« Nè lo spirito, nè la lettera della legge 25 giugno 1865 vietano che si emetta la dichiarazione di pubblica utilità per procedere all'espropriazione di fondi sui quali non sia da eseguire alcun lavoro, tanto se i fondi siano già per sé atti alla nuova destinazione, quanto se siano stati già resi tali per opera d'altri o di chi chiede l'espropriazione ».

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Torino, giudicando su di una vertenza fra la Società Tramviaria interprovinciale Milano-Bergamo Cremona e la Ditta Gasparotti in materia di *ritardi di treni*, ha emesso sentenza, dalla quale risulta che basta la prova del ritardo nell'arrivo di un treno oltre i limiti regolamentari di tolleranza, per rendere ammissibile l'azione di danni intentata dal viaggiatore, spettando all'Amministrazione tramviaria di provare la mancanza di colpa da parte sua.

— In materia di *espropriazioni per causa di pubblica utilità*, sono state emesse sentenze: 1° dalla Corte d'Appello di Palermo; 2° dalla Cassazione di Palermo; 3° dalla Corte d'Appello di Trani, dalle quali rispettivamente risulta:

1° Il criterio per la determinazione del prezzo nella espropriazione per pubblica utilità di una sorgente non va ricercato nella misura del danno che arreca la perdita dell'uso cui l'acqua era destinata, o avrebbe potuto in appresso destinarsi; ma va determinata dal valore intrinseco delle acque in commercio, riguardate cioè come oggetto di libera contrattazione di compra-vendita;

2° L'indennità stabilita per l'espropriazione di un terreno e per le servitù di scolo che dovevano derivare dall'esecuzione dell'opera, non importa divieto all'espropriato di ripetere i danni derivantigli da cattiva esecuzione dell'opera;

3° Solo l'Autorità amministrativa è competente a riconoscere e dichiarare l'utilità pubblica di un'opera, mentre spetta, in ogni caso, all'Autorità giudiziaria l'esaminare e decidere se l'utilità pubblica sia stata legalmente riconosciuta e dichiarata, e se la fatta dichiarazione comprenda, o no, taluni fondi, per la cui espropriazione essa è pure necessaria.

><

*Comitato Superiore delle Strade Ferrate.**(Affari trattati nell'adunanza del 12 marzo 1904).*

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Frontini assuntrice dei lavori di costruzione di una tettoia nella stazione di Taranto.

Proposta per l'esonero della multa inflitta alla Ditta Franceschelli per ritardata ultimazione dei lavori di consolidamento, fra i km. 441.550-441.691, della linea Bologna-Otranto.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Angeloni, in dipendenza dei lavori di riparazione alla galleria Camellotti sulla linea Portocivitanova-Albacina.

Questione relativa alla distanza dei fanali posti sul parapetto del ponte dei Francesi sul Sebeto dalla tramvia

elettrica Barriera Croce del Bagno-S. Giorgio a Cremano.
Progetto particolareggiato delle opere metalliche del tronco Padova-Monselice da sistemarsi in occasione del raddoppio del binario.

Proposta per la riduzione della multa nella quale sono incorse le Acciaierie di Terni per ritardata consegna di chiavarde per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Vereinigte Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft di Norimberga per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di 4 bagagliai per la Rete Adriatica.

Domanda di concessione della ferrovia Villavernia-Torona.

Proposta della Società Sicula per il noleggio di 80 carri.

Misurazione definitiva della ferrovia Corleone-S. Carlo.

Domanda della Ditta Waggonfabrik Gebrüder Hoffmann e C. di Breslau per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carrozze per la Rete Adriatica.

Quesiti circa la preferenza da darsi alla ferrovia Stazione della Carnia-Tolmezzo-Villa Santina od alla tramvia Stazione della Carnia-Tolmezzo.

Questione relativa all'esperimento della trazione elettrica ad accumulatori sulla linea Milano-Monza.

Proposta della Società Sicula per l'acquisto di 150 carri refrigeranti per derrate alimentari.

Progetto per l'ampliamento del magazzino merci a P. V. ed impianto di una bilancia a ponte nella stazione di Cantalupo-Castellazzo, sulla linea Alessandria-Acqui.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Candiolo, sulla linea Torino-Pinerolo.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Negri in dipendenza dei lavori per la ricostruzione di un tratto di muro a destra della Roggia Mora, sulla linea Novara-Varallo.

Domanda della Ditta Frontini per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Frontini per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Convenzione colla Ditta Capra per ampliare una casa a distanza ridotta dalla linea Alessandria-Piacenza.

Proroga del termine fissato per l'ultimazione dei lavori affidati all'Impresa Scarlatti per il raddoppio del binario fra Civitavecchia e Montalto ed aumento del prezzo contrattuale per la fornitura del pietrisco.

><
*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione dei danni prodotti da uragano alle coperture dei tetti dei riparti Calderai e Fucine nelle officine di Pietrarsa, in Napoli, per L. 2100.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 184.253, fra le stazioni di Brindisi di Montagna e di Trivigno, per L. 1800.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento di 16 ponticelli e sottovia scoperti ed armati con rotaie, sul tronco Porto-Civitanova-San Benedetto del Tronto, per L. 3000.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori e del fabbricato cessi nella stazione di Grumo Appula, per L. 9850.

Ampliamento della stazione di Mantova (1° gruppo dei lavori), per L. 479,000, di cui L. 374,000 per i lavori da appaltarsi.

Acquisto e impianto del macchinario nell'officina del deposito locomotive di Foggia, per L. 35,200.

Rafforzamento del binario di corsa della linea Porto Civitanova-Albacina, con l'aumento di traverse e piastre, per L. 213,300.

Impianto di una colonna idraulica presso la rimessa locomotive della stazione di Brindisi Super. per L. 650.

RETE SICULA:

Lavori di difesa dell'argine ferroviario dal torrente S. Pietro, al km. 95.900 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 9200.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Riparazione dei danni prodotti dallo straripamento del fiume Aniene, al km. 49.172 della linea Roma-Sulmona, per L. 2500.

Sottomurazione della banchina del muro di sostegno della ferrovia Foggia-Napoli, fra i km. 52.057-52.133, per L. 2500.

Aggiunta di traverse con le relative piastre di appoggio su m. 2916 di binario fra i km. 204.237-206.278 e i km. 208.486-209.361, della linea Ancona-Foggia, per L. 4550.

Impianto del segnalamento a campana, sistema Siemens e Halske, fra le stazioni di Caserta e di Napoli, per lire 28,600.

Rinnovamento di metri lineari 6744 di binario fra i km. S. e 15 della linea Bergamo-Lecco e sostituzione di deviatori nelle stazioni di Ponte S. Pietro, Mapello e Cisano, per L. 9100.

Costruzione di platee per lavaggio e disinfezione dei carri bestiame nelle stazioni di Verona Porta Vescovo, Vicenza, Mestre e Legnago, per L. 20,880.

RETE MEDITERRANEA:

Rifacimento in acciaio di metri lineari 1680 di binario in ferro e di n. 8 scambi semplici, nella stazione di Castellammare di Stabia, per L. 19530.

Consolidamento della briglia a monte del ponte sul torrente Acquappesa, fra le stazioni di Cetraro e di Acquappesa, al km. 183.154 della linea Reggio-Castrocucco, per L. 9300.

Impianto in stazione di Mortara di una nuova caldaia per il servizio scaldapièdi, prelevata dalla stazione di Alessandria, per L. 600.

Lavori di miglioramento eseguiti alla carrozza-salone SS 68, destinata al servizio di S. A. R. la Duchessa di Genova Madre, per L. 200.

Esecuzione di opere a difesa e di riattamento degli argini in sponda sinistra del Po, a monte del ponte ferroviario presso Valenza, per L. 63,100.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa, sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) E' stata rinnovata per tutto l'anno 1904, ed alle medesime condizioni, la concessione accordata alla Ditta Pietro Tamini per trasporti di pietre da Vicenza a Taverne in destinazione di Milano e Melegnano;

2) Venne concesso alla Ditta Franco Tosi di trasportare circa 30 tonnellate di macchinario da Legnano ad Acireale, coll'abbuono del 10 0/0 sulle tasse di porto a tariffa ordinaria;

3) E' stato concesso alla Ditta Petruccianni di trasportare da Ripalimosani a Napoli un quantitativo annuo di 1000 tonnellate di gesso, coll'abbuono del 25 0/10 sui prezzi della tariffa speciale 121, serie H;

4) Venne concesso alla « The Anglo-Sicilian Sulphur Company Ltd. » di effettuare i suoi trasporti di zolfo dalle stazioni di Castrogiovanni, Assaro, Raddusa e Muglia a Milazzo ai seguenti prezzi: L. 14.943, L. 13.260, L. 12.733 e L. 10.81 per tonnellata trasportata a Milazzo rispettivamente da Castrogiovanni, Assaro, Raddusa e Muglia. La concessione ha luogo in via di rimborso;

5) E' stata prorogata fino a nuovo avviso la validità della tariffa locale n. 414, piccola velocità, per trasporti di merci varie;

6) Venne rinnovata per un altro anno, al nome della Ditta Angelo Rosselli e Fratelli fu Girolamo, la concessione accordata all'« Unione Toscana fra i fabbricanti di stecchini da fiammiferi ». La concessione è vincolata ad un trasporto minimo annuale di almeno 150 tonnellate, ed è valevole, oltretutto per i trasporti in partenza da Empoli per Bari e Capurso, anche per quelli destinati a Trani ed a Valenzano;

7) E' stata prorogata fino a nuovo avviso la validità della tariffa locale n. 681, piccola velocità, per trasporti di bozzoli vivi e della seta greggia e manifatturata;

8) E' stata estesa la tariffa locale n. 230, piccola velocità ai trasporti di acido acetico greggio pirolegnoso e piroligniti o acetati greggi di allumina, di calce, di ferro, di piombo ed altri non nominati in partenza dalla stazione di Novara.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta presentata dalla Direzione delle Strade Ferrate della Sicilia, di aggiunte e modificazioni di tariffa, riguardanti il trasporto delle fecole e degli amidi in servizio interno della Rete Sicula, e ciò in relazione alle aggiunte e modificazioni di tariffa approvate su proposta delle tre grandi Reti per analoghi trasporti in servizio cumulativo.

Ing. Comm. OSCAR POLI

Il 22 febbraio moriva in Milano l'Ing. Comm. OSCAR POLI, Capo-Servizio nelle Ferrovie del Mediterraneo, da alcuni anni a riposo (1).

Nel 1856 entrò a far parte delle Ferrovie Lombardo-Venete, portando a quell'Amministrazione ed alle altre, cui successivamente fece passaggio per le diverse trasformazioni subite dalle nostre Reti ferroviarie, il contributo delle vaste sue cognizioni tecniche ed amministrative.

Di carattere franco e cortese e di tempra ferrea, seppe acquistarsi ovunque ed in ogni tempo la stima di quanti lo conobbero e l'affezione dei suoi dipendenti.

Nel 1877, dopo una lunga e brillante carriera, chiese ed ottenne il meritato riposo, lasciando il più gradito ricordo di sé nel numeroso stuolo dei suoi Colleghi ed Impiegati, che ne apprezzavano altamente le doti.

La sua morte è stata sentita con vivo dolore da tutti, e una larga rappresentanza di amici e di ammiratori volle rendergli l'estremo onore, accompagnandone la salma all'ultima dimora.

(1) Siamo spiacenti che causa una svista della Tipografia, la pubblicazione di questo cenno necrologico abbia subito un ritardo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Garesio al Mare. — Un numeroso, imponente comizio si è radunato nei giorni scorsi a Porto Maurizio per discutere la questione del tracciato della Cuneo-Nizza.

Al comizio, presieduto dal Sindaco, intervennero i deputati Berio, Nuvoloni, Celesia, i senatori Mazzabò e Di Sambuy, i Sindaci di Sanremo, Oneglia, Bordighera, il generale Bellentani, ex-sindaco di Albenga, le rappresentanze di Associazioni politiche e operaie, e di Amministrazioni comunali dei circondari di Porto Maurizio e di Albenga, e una folla enorme di cittadini.

Dopo una vivace discussione fu approvato all'unanimità un ordine del giorno in cui si afferma che il tracciato Breglio-Ventimiglia non corrisponde agli interessi della Liguria e del Piemonte, e si invita perciò il Governo a scegliere il tracciato da Garesio al mare, con dichiarazione che, ove tale voto non sia accolto dal Governo, tutti i Corpi elettivi del Circondario interessati rassegneranno in massa le loro dimissioni.

Ferrovia elettrica Verona-Riva di Trento.

— Si tenne a Verona, il 16 corr., dal Comitato della ferrovia elettrica Verona-Riva di Trento una seduta alla Camera di Commercio, presenti il podestà di Riva ed il vice-presidente della Camera di Commercio di Rovereto.

L'on. Miniscalchi riferì le pratiche fatte presso i Ministeri dei Lavori Pubblici, della Guerra e del Tesoro.

Si decise di offrire di assumere l'anticipazione della spesa, la quale, in vista delle fortificazioni al confine, fu ridotta di L. 400,000, purchè si assicurò il rimborso dall'erario ed un lungo periodo di esercizio.

Si confermò infine il programma fondamentale di unire Verona e Peschiera a Riva.

Ferrovia Bologna-Verona. — In seguito alle tergiversazioni del Ministero contro il sollecito compimento della linea Bologna-Verona, si è promossa un'agitazione tra Province e Comuni interessati. Si è tenuta una riunione a Bologna, promossa dalla Società agraria, alla quale intervennero rappresentanti di istituti di credito, deputati, ecc., deliberando di fare pressione sul Governo per il pronto compimento di detta ferrovia.

Ferrovia Chiavenna-Engadina. — Il 28 p. p. febbraio le Assemblee comunali della Valle Bregaglia votarono a grandissima maggioranza di approvare in massima il progetto di una ferrovia da Chiavenna a St.-Moritz, a sistema ridotto, che sarebbe parte della ferrovia Retica, e sarebbe costruita ed esercita dalla Società di questa ferrovia. E' questo un passo notevole verso la realizzazione di tale progetto. Si nominò poi una Commissione esecutiva coll'incarico di studiare la questione finanziaria e presentare delle proposte concrete. I Comuni devono sottoscrivere e versare L. 25,000 ogni chilometro di ferrovia in azioni di prima categoria. Si pensa di fare un mutuo collettivo con una Banca grigionese, pagando essa la differenza tra l'interesse delle azioni e quello del mutuo. La Rätische Bahn domanderà al Governo italiano la concessione fino a Chiavenna e un sussidio chilometrico.

Ferrovia Ferrara-Cento. — A Cento si riunirono le Autorità comunali ed i maggiorenti dei Comuni di Sant'Agostino, Cento e Vigarano in pubblico comizio, per avvisare ai mezzi più efficaci ed energici al conseguimento della costruzione ferroviaria Ferrara-Cento. Fu votato un ordine del giorno implicante la solidarietà fra tutti i membri delle pubbliche Amministrazioni di dimettersi in massa qualora l'azione della Commissione nominata per presentare al Governo la protesta delle popolazioni riuscisse negativa.

Ferrovia Bergamo-S. Giovanni Bianco. — È stato prorogato il termine entro il quale la Società con-

cessionaria della ferrovia Bergamo-S. Giovanni Bianco dovrà integrare il deposito della cauzione.

Ferrovia Civitavecchia-Gallese. — Nella sala del Consiglio comunale di Capranica si riunirono, sotto la presidenza dei sindaci di Sutri e Capranica, molti consiglieri comunali e proprietari, anche dei paesi limitrofi, per discutere del progetto di ferrovia Civitavecchia-Capranica-Gallese per Orte-Terni, che tanto interessa quelle popolazioni.

Il signor Nicola Petrucci, promotore del progetto, ed altri esposero le ragioni tecniche e finanziarie che rendono preferibile a qualunque altro il tracciato che essi propongono.

Dopo un'animata discussione, in cui furono vagliate le ragioni e le obiezioni possibili, l'adunanza, all'unanimità, deliberava che fosse spedito il seguente telegramma:

« Al Ministro dei Lavori Pubblici. — Sindaci di Capranica e di Sutri, con adesione del sindaco di Barbarano Romano, seguito riunione interessati sala municipale Capranica, ove ampiamente discussi vari progetti, convintisi importanti vantaggi deriverebbero popolazioni rispettive, come a quelle di tanta altra parte della provincia romana, vivamente interessano V. E. favorire sollecita approvazione progetto ferrovia Civitavecchia-Gallese per Orte-Terni, cui effettuazione segnerà risorgimento economico nostre popolazioni ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 marzo 1904.* — Nella decade 1°-10 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascresero a L. 4,692,810, con un aumento di L. 200,791.47 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 marzo 1904 si ragguaglia a L. 115,331,577, presentando un aumento di L. 4,389,149.74 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904.* — Nella decade 21-29 febbraio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascresero a L. 304,778, e presentano un aumento di L. 19,556 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904 ammontano a L. 8,872,856, con un aumento di L. 343,817 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Peruviane. — Una recente legge fissa le norme per le offerte (da farsi entro 120 giorni dal 14 gennaio 1904) per la costruzione e l'esercizio della linea ferroviaria fra Lima e Pisco.

L'importo massimo della spesa occorrente è valutato a 12 milioni e mezzo di lire, sul quale il Governo peruviano s'impegna a garantire l'interesse del 7 per cento annuo per 25 anni dalla data dell'apertura della linea al pubblico servizio. A garanzia dell'esecuzione dei patti, deve essere depositata la somma di 10 mila soles (1 sol = L. 2.50 circa) e non si accettano offerte se non accompagnate dalla prova del deposito di 1/10.

Si possono fare offerte limitate all'accettazione del lavoro sulle basi fissate dalla legge.

El Peruano, gazzetta ufficiale del Perù, del 12 gennaio 1904 contiene una Relazione della Commissione generale di finanza sul progetto di legge per costruzioni ferroviarie in quella Repubblica, per cui il Governo propone di stanziare la somma annua di 2 milioni e mezzo di lire, da prelevarsi sul dazio consumo del tabacco.

Il Governo raccomanda di dare la preferenza alle se-

guenti tre linee, di cui la Commissione indica il costo presunto:

1) Da Oroya a Juaja e Huancayo 140 km.	L. 10,500,000
2) Da Oroya a Puerto Victoria (Masiseu) km. 850.	» 43,750,000
3) Da Sicuani a El Cuzco km. 140	» 7,000,000
Totale . . .	L. 61,250,000

Notizie Diverse

Metropolitana della città di Napoli. — Tra giorni i progettisti di questa nuova rete di comunicazione ne riceveranno dalle locali Autorità la concessione.

Il progetto, corredato di un completo studio di dettaglio, è presentemente all'esame del Consiglio tecnico di Napoli, e già sono iniziate le trattative col Ministero dei Lavori Pubblici.

L'ammontare di tutta l'opera sarà di 6 milioni e la finanza pare sia fatta da un gruppo di banchieri belgi.

La Metropolitana è costituita da cinque raggi partenti da un unico centro, che forma la stazione centrale, ed è piazzata sotterra a piombo della piazza Vanvitelli, nel nuovo Vomero.

Di questi cinque raggi, tre, sempre in galleria, raggiungono S. Ferdinando, piazza Dante e piazza Torretta, che sono i punti più frequentati di Napoli; essi hanno uno sviluppo complessivo di m. 5048; altri due raggi hanno per iscopo di mettere Napoli in comunicazione con i villaggi e con alcuni Comuni vicini. Uno di questi tronchi va ai Cangiari con uno sviluppo di m. 2468; l'altro, più lungo, va ai Comuni di Soccavo e Pianura con una diramazione che porta all'alveo dell'antico lago d'Agnano, ed una diramazione funicolare ai Camaldoli, sito frequentato dai forestieri. Quest'ultimo tronco ha una lunghezza di m. 11,290, compresi in essi m. 856 di funicolare. La trazione sarà elettrica, e le comunicazioni coi tre primi tronchi sotterranei sono stabilite mercè ascensori, di cui il più importante è quello centrale al Vomero, alto m. 95.

Però, oltre gli ascensori, vi sono comode scale di accesso.

Una caratteristica di questo progetto è che esso si è andato maturando per circa tre anni, ma nessuno, nè la parte tecnica, nè la parte finanziaria, ne ha mai saputo nulla. Sicchè ora che entra nel periodo di attuazione, sarà una grata sorpresa per i napoletani, i quali vedranno migliorati i loro sistemi di comunicazione.

Il commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti.

— La Camera di Commercio italiana di Nuova York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione dei prodotti italiani negli Stati Uniti durante il mese di gennaio 1904 è ammontata a 2,977,400 dollari, mentre nello stesso mese dell'anno precedente era stata di dollari 1,997,266.

L'importazione degli agrumi italiani è ammontata a dollari 141,600, mentre nello stesso mese del 1903 era ascisa a dollari 151,707.

L'importazione del formaggio italiano è stata di dollari 128,600, mentre nello stesso mese del 1903 era stata di dollari 101,606.

Il valore dei vini italiani importati nel detto mese è stato di dollari 82,843, mentre nel corrispondente mese del 1903 era stato di dollari 45,808.

L'importazione di seta greggia è ascisa a doll. 765,800, mentre nel mese corrispondente del 1903 era ascisa a dollari 1,088,674.

Il valore dello zolfo importato dall'Italia è stato di dollari 176,300, mentre nello stesso mese del 1903 era stato di dollari 509,351.

L'esportazione dagli Stati Uniti in Italia nel mese di gennaio 1904 è stata di dollari 4,610,000, mentre nello stesso mese del 1903 era stata di dollari 2,679,448.

L'esportazione di cotone greggio è ammontata a dollari 3,341,600, mentre nello stesso mese del precedente anno era stata di dollari 1,859,135.

L'esportazione d'olio di cotone è ascisa a doll. 115,400, mentre nel gennaio 1903 era stata di dollari 208,247.

L'esportazione di petrolio è ascisa a dollari 50,700, mentre nel gennaio 1903 era ascisa a dollari 117,234.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Potenza (26 marzo, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione del vecchio fabbricato dell'ospedale San Carlo in Potenza. L. 8778.55, oltre L. 2350 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 200. Offerte fino al 25 marzo. Consegna lavori 8 mesi. Cauz. L. 500.

Municipio di Podenzano — Piacenza — (28 marzo, ore 11, 2°). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio scolastico nel capoluogo, L. 19,936.02. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 100. Ultima- zione lavori giorni 120. Dep. spese L. 500.

Municipio di Costel Franco Emilia — Bologna — (26 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione d'un fabbricato ad uso di Asilo infantile, L. 22,252.81. Dep. provv. L. 2500. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Taranto (28 marzo, ore 11, 2°). — Appalto dei lavori di sistemazione del basolato della discesa Sant'Eligio, lire 11,397.52. Consegna lavori 2 mesi. Dep. provv. L. 600. Dep. spese L. 300. Cauz. L. 1200. Fatali 18 aprile, ore 11.

Municipio di Susa — Torino — (28 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di un pubblico mattatoio, lire 58,800. Dep. provv. L. 2000. Cauzione L. 5000. Consegna lavori 300 giorni. Dep. spese 500.

R. Prefettura di Vicenza (28 marzo, ore 10, unico, a termini di giorni 16). — Appalto della manutenzione per un sessennio (dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910) della strada nazionale n. 12, detta Vallarsa, da Torbelvicino al confine austro-ungarico sul piano della Fugazza. Lunghezza della strada, esclusa la traversa di Torbelvicino, km. 15,578, L. 82,652.10. Docum. fino al 20 marzo. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 5000.

Municipio di Sommariva Perno — Cuneo — (29 marzo, ore 11, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di due edifici scolastici, uno nella frazione Rossi formante il primo lotto, e l'altro nella frazione San Giuseppe formante il 2° lotto, per lire 9600 ciascun lotto. Dep. provv. lire 400. Consegna lavori 150 giorni. Documenti fino al 25 corrente. Cauzione L. 800.

R. Prefettura di Bologna (30 marzo, ore 10, def.). — Appalto delle opere di spostamento del Canale delle Botte al passo Canne in provincia di Bologna, consistenti nel completamento generale del nuovo cavo fra i cavedoni di testata, provvisoriamente aggiudicato per L. 498,320.59. Consegna lavori 36 mesi. Documenti fino al 22 marzo. Dep. provv. L. 30,000.

Municipio di San Pietro a Paterno — Napoli — (30 marzo, ore 13). — Appalto dei lavori di costruzione di fognatura, basolato e pozzi assorbenti in varie strade del Comune, per complessive lire 14,938.70. Dep. provv. L. 671 e per spese L. 400.

R. Prefettura di Piacenza (30 marzo, ore 10.30, unico). — Appalto dei lavori urgenti di riparazione della vecchia difesa esistente lungo il secondo comprensorio di Po fra il Boscone Cusani e Sopravivo in Comune di Calendasco, L. 48,390. Offerte fino al 21 corr. Consegna lavori 120 giorni. Documenti fino al 21 corr. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 600.

Municipio di Castelmaggiore — Bologna — (31 marzo, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato per uso delle scuole comunali della frazione Trebbio, per complessive lire 27,000. Documenti fino al 29 corrente. Dep. provv. L. 3000. Cauzione L. 3000.

Municipio di Favara — Girgenti — (31 marzo, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo pubblico macello. L. 10,400.46. Dep. provv. L. 1200. Cauz. L. 1200. Ultima- zione lavori 100 giorni. Fatali 21 aprile, ore 10.

R. Prefettura di Salerno (1° aprile, ore 10, unico). — Appalto della manutenzione della strada nazionale, diramazione della 57, compresa fra la Gaveta del Gange e la stazione ferroviaria di Bucino, di m. 17,316.85, per il sessennio 1904-1910, L. 79,009.20, delle quali L. 53,322.20 a base d'asta e L. 25,680 a disposizione dell'Amministrazione. Offerte a tutto il 31 marzo. Dep. provv. lire 3000. Dep. spese L. 1000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Ufficio del Genio Civile di Asmara (30 marzo, ore 8, def.). — Appalto dell'illuminazione elettrica per la città di Asmara, della durata di anni 10, per un quantitativo di lampade ad arco e ad incandescenza, della forza complessiva di 5000 candele decimali, estendibile alle 8000 entro i primi 2 anni, pel canone annuo di L. 5 per candela-anno e per L. 0,04 per ogni fanale ed ogni ora di accensione. Dep. provv. L. 5000 nella Tesoreria di Asmara. L'impianto dovrà essere compiuto il 1° ottobre 1904. L'illuminazione dovrà cominciare il 1° gennaio 1905.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Arsenale di Costruzione d'Artiglieria di Napoli (28 marzo, ore 15, def.). — Appalto della fornitura di coko metallurgico tonn. 20 a L. 65. Importo L. 1300. Dep. provv. L. 130. Consegna 30 giorni.

— (28 marzo, ore 15, def.). — Fornitura di litantrace grasso per fucine e forni, tonn. 2000 a L. 35. Importo L. 7000. Dep. provvisorio L. 700. Consegna 70 giorni.

— (28 marzo, ore 15, def.). — Fornitura di litantrace magro per caldaie e forni, tonn. 200 a L. 35. Importo L. 7000. Dep. provvisorio L. 700. Consegna 50 giorni.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Brescia (30 marzo, ore 11, def.). — Fornitura di tonn. 120 di carbone agglomerato in formelle, a L. 50, L. 6000. Dep. provv. L. 600. Cons. 60 giorni.

Direzione Officina Costruz. d'Artiglieria di Napoli (30 marzo, ore 14, def.). — Fornitura di tonn. 50 di litantrace magro per forni a riverbero fusori, a L. 38. Importo L. 1900. Cauz. L. 190. Consegna 30 giorni.

Direzione Artiglieria del Laboratorio Pirotecnico di Bologna (31 marzo, ore 15, def.). — Fornitura di tonn. 430 di litantrace magro per caldaie e forni, a L. 51. Importo L. 21,930; tonn. 300 di antracite a L. 60. Importo L. 18,000. Importo totale L. 39,930. Cauzione L. 3993.

Direzione Officine Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (5 aprile, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 32,000 di piombo in pani a L. 0.40 L. 12,800. Cauz. L. 1280. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Marzo 12	Marzo 19
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	453.	448
» » Meridionali	698.50	703
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	455	455
» » » (2ª »)	440	440
» » » Secondarie Sarde	270	270
» » » Sicule	635	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	348	351.50
» » Cuneo 3 0/0	370	374
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	501	502.50
» » Meridionali	350.50	353
» » Palermo-Marsala-Trapani	313	314
» » » 2ª emiss. »	307.50	308
» » » Sarde, serie A.	361	362
» » » » serie B.	361	362
» » » » 1879	361	362
» » » Savona	363	368
» » » Secondarie Sarde	506	507
» » » Sicule 4 0/0 oro	510	510
» » » Tirreno	507	507
» » » Vittorio Emanuele	367	371.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 1° al 10 Marzo 1904. — 25ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	"	1065	1065	"
Media.	4760	4760	"	1065	1058	7
Viaggiatori	1,703,325.00	1,701,069.47	+ 2,255.53	59,404.00	59,325.30	+ 78.70
Bagagli e cani. . . .	99,367.00	99,605.63	- 238.63	1,278.00	1,281.26	- 3.26
Merci a G.V. e P.V. acc.	397,509.00	347,695.40	+ 49,813.60	13,821.00	12,088.75	+ 1,732.25
Merci a P.V.	2,322,283.00	2,187,835.85	+ 134,447.15	95,823.00	83,116.87	+ 12,706.13
TOTALE .	4,522,484.00	4,336,206.35	+ 186,277.65	170,326.00	155,812.18	+ 14,513.82

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Marzo 1904.

Viaggiatori	41,553,553.00	40,573,814.27	+ 979,738.73	1,871,161.00	1,809,974.87	+ 61,186.13
Bagagli e cani.	2,104,410.00	2,008,623.83	+ 95,786.17	54,315.00	49,189.56	+ 5,125.44
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,604,614.00	10,057,652.82	+ 546,961.18	396,388.00	371,781.24	+ 24,606.76
Merci a P.V.	55,543,797.00	53,994,857.12	+ 2,548,939.88	2,203,339.00	2,076,500.55	+ 126,838.45
TOTALE .	110,806,374.00	106,634,978.04	+ 4,171,395.96	4,525,203.00	4,307,449.22	+ 217,753.78

Prodotto per chilometro.

della decade	950.10	910.97	+ 39.13	159.93	146.30	+ 13.63
riassuntivo	23,278.65	22,402.31	+ 876.34	4,249.02	4,071.31	+ 177.71

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune alla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-1904. — 24ª Decade — Dal 21 al 29 Febbraio 1904

RETE PRINCIPALE								
ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	98,309.00	3,615.00	35,622.00	81,500.00	100.00	219,146.00	618.00	355.00
1903	89,779.00	2,777.00	25,073.00	95,910.00	1,026.00	214,565.00	618.00	347.00
Differenze nel 1904	+ 8,530.00	+ 838.00	+ 10,549.00	- 14,410.00	- 926.00	+ 4,581.00	"	+ 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 29 FEBBRAIO 1904								
1903-1904	2,541,873.00	57,344.00	527,504.00	3,484,594.00	39,917.00	6,651,232.00	618.00	10,764.00
1902-1903	2,459,456.00	59,707.00	500,861.00	3,455,599.00	39,430.00	6,514,553.00	618.00	10,541.00
Differenze nel 1903-1904	+ 82,417.00	- 2,363.00	+ 27,143.00	+ 28,995.00	+ 487.00	+ 136,679.00	"	+ 223.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	37,959.00	1,004.00	15,791.00	20,581.00	484.90	75,819.00	482.00	157.00
1903	33,802.00	718.00	8,098.00	18,184.00	1,160.00	61,912.00	482.00	128.00
Differenze nel 1904	+ 4,157.00	+ 286.00	+ 7,693.00	+ 2,447.00	- 675.00	+ 13,907.00	"	+ 29.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 29 FEBBRAIO 1904								
1903-1904	972,286.00	21,281.00	200,342.00	678,443.00	11,003.00	1,973,356.00	482.00	4,034.00
1902-1903	895,431.00	18,182.00	261,466.00	609,702.00	9,428.00	1,794,209.00	482.00	3,722.00
Differenze nel 1903-1904	+ 76,855.00	+ 3,100.00	+ 28,876.00	+ 68,741.00	+ 1,575.00	+ 179,147.00	"	+ 312.00
RETE DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,998.00	288.00	1,474.00	3,055.00	"	9,813.00	23.00	427.00
1903	4,885.00	149.00	706.00	3,005.00	"	8,745.00	23.00	380.00
Differenze nel 1904	+ 113.00	+ 137.00	+ 768.00	+ 50.00	"	+ 1,068.00	"	+ 47.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 29 FEBBRAIO 1904								
1903-1904	120,183.00	4,894.00	42,818.00	80,342.00	31.00	248,368.00	23.00	10,791.00
1902-1903	112,871.00	4,282.00	29,331.00	73,782.00	31.00	220,277.00	23.00	9,577.00
Differenze nel 1903-1904	+ 7,312.00	+ 612.00	+ 13,487.00	+ 6,560.00	"	+ 27,991.00	"	+ 1,217.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

[illegible]

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vaxon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.30 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 3^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Caloz (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Caloz e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Amberg); 1^a, 2^a e 3^a classe da Caloz in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) *Trasporto da Parigi-Nord a Parigi-P.-L.-M. e viceversa, senza transito, per la fermata della Piccola Châtreaux.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Iettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

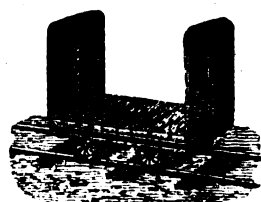
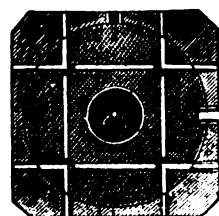
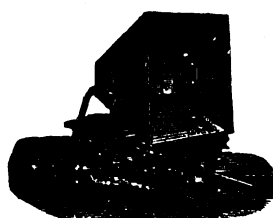
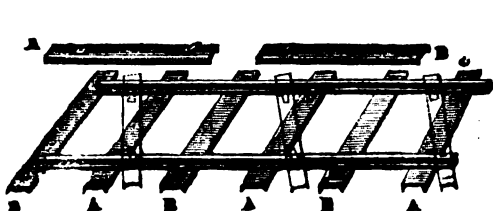
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 89.

G. Cantini Dir. Lit. proz. - requir.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

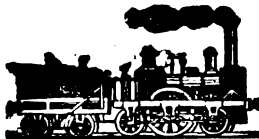
E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trin.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885 (II).* — *L'ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato (Relazione dell'on. Ministro Tedesco alla Camera).* — *Il deficit australiano.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Necrologio (Comm. ing. Marco Saccardo).* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti)* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Avvisi delle Società ferroviarie.* — *Annunzi.*

LA SOCIETÀ delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885

II.

Non si può concepire né la stipulazione né il regolare funzionamento di un contratto che sia simile a quello delle Convenzioni del 1885, se non si presuppone implicitamente che le linee ferroviarie che il Governo concede in esercizio a Società private si trovino in regolare stato di esercizio. Anzi, ciò non basta ancora, perchè una ferrovia, per quanto si possa dire in buonissimo stato, può sempre presentare dei pericoli più o meno latenti, e così diventa necessario che, come parte integrante del contratto, vi sia allegato un verbale, nel quale siano indicate molto chiaramente le diversità di vedute e le riserve dei due contraenti. E solo in questo modo si può ottenere che le cause di dissensi e di litigi sieno molto ridotte di numero e molto semplificate.

Ma, d'altra parte, bisogna ancora considerare che una ferrovia, per quanto possa dirsi perfetta, non si può mai considerare di potenzialità illimitata, e, se si manifestano aumenti di traffico, si manifesta pure la necessità di spese in conto capitale per aumentare la sua potenzialità.

L'esperienza di tutte le ferrovie del mondo ha dimostrato questa verità, e si è anche stabilito, in modo empirico, che quando su di una ferrovia si verifica un aumento di prodotto uguale ad uno, diventa necessario di fare delle spese in conto capitale che sieno eguali a tre.

Così, nel caso di un contratto simile alle Convenzioni del 1885, le Società private che assumono l'esercizio con la remunerazione di una quota fissa e decrescente dei prodotti lordi, non possono essere obbligate a fare alcuna spesa in conto di capitale o di miglioramento patrimoniale, ma, perchè l'esercizio possa procedere regolarmente, bisogna che sia ben stabilito l'obbligo dello Stato di provvedere a tutte queste spese appena se ne presenti la necessità.

Detto tutto ciò in tesi generale, passiamo a vedere quello

che si è fatto nel 1885. Ci tocca di ripetere cose dette cento volte; ma, poichè omai tutti le fraintendono, forse la ripetizione sommaria non sarà inutile.

Le ferrovie italiane nel 1885 erano ben lontane dal trovarsi in regolare stato di esercizio, anzi si deve dire che, meno alcune linee, si trovavano in uno stato deplorabile e pericoloso. E il Governo più o meno era conscio di ciò, perchè esso stesso aveva fatto fare delle constatazioni per mettere in luce i bisogni principali. Parimenti era noto a tutti che il materiale mobile era di gran lunga inferiore al bisogno, e basti a questo riguardo il dire che il Governo aveva noleggiato per la Rete dell'Alta Italia 1200 carri e 28 locomotive.

In questo grave stato di cose, come era possibile stipulare delle convenzioni di esercizio con Società private?

Si è adottato il ripiego del famoso allegato B, del quale tanto si parla da vent'anni, ma con criteri generalmente sbagliati. Ripiego pericoloso per entrambi i contraenti, ma il solo che potesse rendere possibile un contratto d'esercizio.

In questo allegato sono elencati i lavori occorrenti per mettere le linee in regolare stato di esercizio, e si convenne che le Società li avrebbero eseguiti in quattro anni a spese dell'erario. Per le deficienze poi del materiale mobile si stabilì un assegno di 15 milioni per nuovi acquisti. Le Società versarono al Tesoro il loro capitale rappresentante il valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti che loro si cedevano, e su questo capitale il Tesoro si obbligava di corrispondere annualmente un interesse ragguagliato al 5 0/0 netto.

Per rimborsare le Società delle spese vive dell'esercizio, veniva stabilita a forfait la percentuale del 62 1/2 per cento del prodotto lordo iniziale, il quale fu stabilito nel contratto nella somma di lire 212 milioni, e del 56 per cento sui prodotti ultra-iniziali.

Per le spese di indole patrimoniale si stabilirono tre fondi di riserva, che venivano alimentati automaticamente a spese del Governo sulle percentuali che ad esso spettano del prodotto lordo.

Finalmente per le spese di aumento patrimoniale dipendenti dall'aumento del traffico, si istituì la Cassa degli

aumenti patrimoniali, la quale veniva alimentata dal Governo con una quota del 15 0/0 del prodotto ultra-iniziale; ma si dispose che questa entrata della Cassa non dovesse essere spesa come capitale, ma dovesse servire per pagare gli interessi e l'ammortizzazione delle obbligazioni che la Cassa era autorizzata ad emettere ogni anno. Così la Cassa poteva disporre di un capitale circa venti volte maggiore della sua entrata.

Mi astengo completamente dall'entrare in particolari, e dico solo che queste disposizioni formano un tutto organico che, nonostante i suoi difetti, avrebbe potuto portare dei buoni frutti, qualora il Governo si fosse adoperato con cura assidua a correggerne i difetti a misura che si fossero presentati, a supplire alle deficienze a misura che queste si fossero fatte palesi.

Bisogna notare bene che le Società che si assunsero l'obbligo di eseguire in quattro anni i lavori dell'allegato B, non si impegnarono minimamente di dare *à forfait* le linee in buono stato d'esercizio. Esse si impegnarono soltanto di eseguire i lavori a rimborso di spesa e coll'approvazione data volta per volta dal Governo. E d'altra parte bisogna ben notare che le constatazioni che aveva fatto il Governo per stabilire le spese occorrenti a mettere le linee in buono stato, sebbene fossero state fatte con criteri non sempre uniformi e generalmente piccini, pur tuttavia portavano una spesa di 208 milioni, lasciando da parte il materiale mobile. E il Governo nel 1885 commise la imperdonabile leggerezza di cancellare con un tratto di penna ben 64 milioni da quel conto che era già scarso, e limitare l'allegato B a soli 144 milioni.

Forse il Governo, in quel momento nel quale si era impegnato per dei miliardi nelle costruzioni di nuove ferrovie, era timoroso di svelare al paese lo stato deplorabile in cui si trovavano le linee in esercizio; forse contando su iperboliche aumenti dei prodotti dell'esercizio ferroviario, sperava di poter rimediare ad ogni deficienza dell'allegato B con le risorse delle casse speciali. Ed io ammetto ben volentieri queste ed altre circostanze attenuanti; ma il fatto sintomatico che si deve rilevare è che fin dal primo momento in cui si firmarono le Convenzioni, queste non furono esattamente applicate.

Dissi in principio che non si può concepire un contratto di esercizio se non si presuppone che le linee che si cedono in esercizio a Società private sieno in perfetto stato di esercizio. E se per necessità delle cose si può ammettere che si aspettino quattro anni per raggiungere questo perfetto stato, non si può in alcun modo ammettere che lo stato anormale delle linee si prolunghi indefinitamente.

Impicciolendo l'essenza dell'allegato B, il Governo ha contribuito a rendere disastroso l'esercizio per tutta la durata del contratto; e, d'altra parte, il contare fin dal principio sul concorso delle Casse speciali per provvedere alle deficienze dell'allegato B, significava modificare profondamente tutta l'economia delle Convenzioni.

Infatti, i tre fondi di riserva erano stabiliti come istituti di previdenza, e la loro mansione era di accumulare i fondi per provvedere poi ai casi di forza maggiore, al ricambio dell'armamento, al rinnovamento del materiale mobile. E la Cassa degli aumenti patrimoniali non avrebbe dovuto funzionare affatto nei primi anni, dovendo essa provvedere soltanto ai lavori ed agli acquisti resi necessari dagli aumenti futuri del traffico.

Per provviste che occorrono immediatamente, per lavori che furono constatati e periziati da anni, occorrono i denari pronti, e non il complicato congegno di istituti di previdenza. E coll'aver fatto funzionare questi istituti in modo contrario alla loro natura fin dal 1885, se ne compromise la loro stessa esistenza, preparando un generale sfacelo.

E questo sfacelo non tardò a venire.

Coi frequenti cambiamenti di Governo che avvengono in Italia, il concetto informatore delle Convenzioni del 1885 si affievolì sempre più, si alterò e finì collo scomparire interamente.

Nel 1885, tanto dalle dichiarazioni del Governo come dalle Relazioni delle Commissioni parlamentari, appare il concetto che il Governo si è obbligato per contratto a mettere le ferrovie in regolare stato di esercizio e a provvedere con la Cassa degli aumenti patrimoniali ai futuri bisogni prodotti dall'aumento del traffico, ma quasi subito si cominciò a dimenticare che l'allegato B conteneva solo una parte di ciò che occorreva per i bisogni delle ferrovie. Parve che le risorse dell'allegato B fossero enormi e che i proventi delle Casse speciali fossero inesauribili. Fu un accesso di megalomania, e si credette di potersi valere dei fondi dell'allegato B per saldare gli arretrati della gestione dell'Alta Italia. Poi venne il concetto di costruire di sorpresa la stazione di Trastevere a Roma, e si presero i fondi sull'allegato B, e così gli vennero stornati una quindicina di milioni.

Poi, con tanta larghezza di mezzi che si erano dati alle ferrovie, perchè non provvedere ai bisogni della mobilitazione militare? E si fece un'apposita legge, con la quale si dava incarico alla Cassa degli aumenti patrimoniali di provvedere ad 88 milioni di spese militari, stabilendo in suo favore una annualità di L. 2,200,000. In altri termini si considerava che una metà di questa spesa si poteva contare come un aumento patrimoniale delle ferrovie, e che era regolare che venisse sostenuta dalla Cassa. Ma evidentemente ciò significava la dimenticanza completa del fine pel quale la Cassa era stata istituita, e ne sentenziava la sua prossima morte.

All'eccesso di megalomania a cui ho accennato, successe un eccesso di micromania; succedettero gli anni di grandi disavanzi del pubblico erario e di crisi economica dell'intero paese. Si adottarono i rimedi più eroici per combattere il disavanzo, e si sospesero tutti i lavori sulle ferrovie in esercizio.

E la cosa si comprende; piuttosto che andare incontro alla rovina dell'erario pubblico, bisognava subire tutto. E come le Società esercenti si acconciavano all'aumento della tassa di ricchezza mobile che falcidiava gravemente i loro bilanci, si sarebbero acconciate anche alla sospensione dei lavori ferroviari, quantunque stabiliti per contratto e quantunque dalla sospensione venissero loro dei gravi danni.

Ma il grosso guaio è che il Governo non si accontentò di sospendere i lavori, ma cominciò a sostenere la tesi di *non aver alcun obbligo* di eseguirli. Si cominciò a dar credito al concetto che le Società proponevano dei lavori per loro comodo, per loro interesse, e che il Governo poteva concederli per generosità, per favore, ma che si erano già fatti troppi sacrifici, e che bisognava mettere freno alle spese non assolutamente urgenti. Che esistesse un contratto col quale il Governo s'impegnava di far tutti i lavori necessari per mettere le ferrovie in buono stato e per provvedere in modo adeguato agli aumenti patrimoniali in armonia con gli aumenti del traffico, fu completamente dimenticato.

E venne la sentenza di morte per la Cassa degli aumenti patrimoniali. Senza preoccuparsi punto del fatto che il concetto di questa Cassa era parte integrante delle Convenzioni del 1885, il Governo, ritenendo che non si dovessero fare nuovi debiti nemmeno indirettamente con le obbligazioni della Cassa, dispose che le risorse della Cassa dovessero essere spese in conto capitale, e che l'erario all'occorrenza intervenisse direttamente col somministrare i fondi mancanti.

E fino ad un certo punto si può capire che il Governo sia padrone di alimentare la Cassa nel modo che ad esso più conviene. Ma il fatto è che, trattandosi di spese ingenti che, secondo il concetto del 1885, si devono ragguagliare approssimativamente ogni anno a tre volte l'aumento sui prodotti ferroviari lordi, nè il Governo nè il Parlamento sono disposti a largheggiare.

E difatti, passata la lunga crisi economica, i prodotti ferroviari presero a crescere in proporzioni insperate, ma il Governo non trovò mai modo di concedere i fondi occorrenti, e sempre col concetto che i fondi non si avessero

a concedere per obbligo contrattuale, per bisogni veri del traffico ferroviario, ma soltanto per compiacenza verso le Società, si finì per imporre loro che dovessero concorrere col 10 0/0 sull'importo degli assegni fatti dal Governo alla Cassa degli aumenti patrimoniali.

Certamente si può discutere in linea teorica se sia conveniente il far concorrere le Società nelle spese di aumenti patrimoniali; quello che è positivo è che alle Società furono imposti oneri coll'imposta della ricchezza mobile, coi turni di servizio e gli organici del personale e col concorso del 10 0/0 nelle spese patrimoniali, mentre i fondi occorrenti non furono dati dal Governo che in misura scarsissima.

E se, dopo di aver parlato in generale, vogliamo parlare in modo speciale del materiale mobile, troviamo sempre il Governo restio a provvedere. I 15 milioni del primo assegno del 1885 erano una derisione, e non si arrivò mai a sopprimere il ripiego del materiale preso a nolo. Ed è ben strano che il Governo, che non provvede agli acquisti i più urgenti, sostenga poi la tesi che la spesa del noleggio debba andare a carico delle Società esercenti, e che sostenga per ciò una lunga lite, che naturalmente fu decisa contro di esso.

E, di fronte alla tardività e alla mancanza di provvedimenti del Governo, le Società si videro costrette ad anticipare la spesa di 140 milioni per provvedere alle più estreme esigenze, accontentandosi di un interesse minimo.

* *

Dopo questa succinta esposizione di fatti, non si può spiegare come vi possano essere degli uomini seri i quali dicano che le Convenzioni del 1885 hanno portato degli effetti disastrosi, obbligando l'erario a spese ingenti *senza* provvedere ai bisogni del pubblico.

La verità è che le Convenzioni del 1885 furono male interpretate fin dal primo momento.

È duole il vedere che anche l'on. Saporito, Relatore della Commissione Reale, sia caduto in questo comune pregiudizio. Le spese fatte dall'erario per mettere le ferrovie in buono stato d'esercizio, non possono essere imputate alle Convenzioni del 1885, ma alle negligenze e alle colpe del Governo per la sua gestione precedente al 1885. L'esame anche il più superficiale del famoso allegato B lo dimostra chiaramente, ed è ben strano che si voglia considerare come effetto delle Convenzioni ciò che preesisteva prima che le Convenzioni fossero fatte.

Ed è anche strano che si dica che le Convenzioni abbiano prodotto infinite cause di dissensi e di litigi fra il Governo e le Società esercenti, mentre questi dissensi e questi litigi sono sorti unicamente dal fatto che il Governo fin dal primo momento non si tenne al concetto delle Convenzioni. Con la teoria del *jus imperii* il Governo si persuase facilmente di non avere che dei diritti verso le Società esercenti, dimenticando completamente il resto. E questa sola è stata la causa dei litigi.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

L'ORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

Relazione dell'on. Ministro Tedesco alla Camera.

La Relazione che accompagna il disegno di legge, che abbiamo pubblicato nel precedente numero, sull'« Ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a Imprese private », presentato alla Camera dal Ministro Tedesco di concerto coi Ministri Luzzatti, Rava e Ronchetti, fa la storia delle mutazioni a cui andò soggetto in Italia il regime delle strade ferrate.

Dopo aver descritto il solo esempio di esercizio diretto per conto dello Stato condotto da una vera e propria Amministrazione governativa, che si ebbe, prima della costituzione del Regno, sulle ferrovie piemontesi, e dopo avere esposto le vicende dell'ordinamento ferroviario nei rapporti

fra Governo e Società concessionarie ed aver parlato dei diversi progetti di legge presentati in proposito al Parlamento, rileva che « diverse volte il Governo si trovò nella necessità di dover provvedere all'esercizio di ferrovie di sua proprietà, e cioè nel 1871, dopo riscattato le Ferrovie Calabro-Sicule; nel 1876, dopo riscattate quelle dell'Alta Italia; nel 1880, dopo riscattate le Romane. In tali circostanze e in tutte le altre in cui si studiarono i piani di riscatto, la base dell'esercizio successivo al riscatto fu o concessione d'esercizio contemporanea al riscatto, o assunzione provvisoria dell'esercizio per conto diretto dello Stato. Ma, o perchè l'istituzione dell'esercizio governativo si considerasse piuttosto come espediente temporaneo che come un sistema continuativo, o per altre ragioni, certo è che non si giunse mai a preparare una salda organizzazione di Stato.

« Fra 15 mesi la vita ferroviaria italiana attraverserà un momento ben grave, anche perchè l'estensione delle reti regolate dalle vigenti convenzioni è aumentata a circa chilometri 13,000 di strada ferrata, dei quali più di quattro quinti sono di proprietà dello Stato.

« Parve opportuno che, senza pregiudicare la definitiva soluzione del problema ferroviario, alla quale furono e sono diretti i nostri maggiori sforzi, fosse intanto nostro dovere gettare le basi di un ordinamento da porre in opera, quando per tutte o per una parte delle ferrovie non si riuscisse a conseguire patti soddisfacenti da private Imprese. È a questo fine che abbiamo l'onore di presentare un disegno di legge in cui si contengono le disposizioni fondamentali di un esercizio di ferrovie per conto diretto dello Stato ».

La Relazione soggiunge che venne esclusa un'autonomia completa, nel senso di lasciare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato piena libertà, e parve conveniente accogliere un sistema il quale si concili con le norme che regolano la costituzione e l'amministrazione civile dello Stato, permetta d'imprimere speditezze confacenti alla natura dei servizi ferroviari e possa creare una condizione organica d'indipendenza da qualsiasi estraneo interesse e dalle fluttuazioni della politica.

La Relazione dice che fu ritenuto opportuno che le facoltà della Direzione generale siano da vincolarsi a deliberazioni e pareri di un Consiglio d'Amministrazione poco numeroso, investito di ampi poteri; che, per rendere uniforme ed efficace la condotta dei servizi, ne sia affidata la direzione ad una sola persona, responsabile verso il Ministro dell'iniziativa dei suoi provvedimenti, come delle proposte presentate al Consiglio d'Amministrazione, e che al Direttore generale sia data facoltà, ed in taluni casi fatto obbligo, di domandare il parere di speciali Corpi consultivi.

La Relazione dà infine alcuni schiarimenti intorno ai vari articoli del progetto di legge. Dice che non si poté adottare il sistema dell'istituzione di più Direzioni d'esercizio, poichè essa non avrebbe dato un sano decentramento, ma una pura e semplice moltiplicazione di uffici e perchè è da prevedersi la necessità che la nuova Amministrazione si sostituisca alla preesistente senza gravi scosse.

Spiega perchè parve necessario sottoporre al Parlamento il bilancio preventivo e consuntivo, e dice che le disposizioni proposte circa le tariffe e gli orari hanno per iscopo di offrire ai singoli traffici il mezzo di svolgersi e di prosperare, senza però eccedere nella misura delle facilitazioni alcuni confini, che la prudenza amministrativa consiglia di frenare, affinchè sia evitato il pericolo di recare gravi danni alla pubblica finanza con eccessivi ribassi, con prestazioni non compensate, che renderebbero passivo un esercizio, il quale, per il suo carattere e per gli interessi vitali del bilancio generale dello Stato che ad esso si connettono, deve presentare un conveniente beneficio.

Riguardo al personale, dice che esso fu argomento di particolare esame e che parve conveniente di stabilire che esso sia da considerarsi come temporaneamente alla dipendenza dello Stato, ma che debba godere di tutti i diritti acquisiti sotto le precedenti Amministrazioni, tanto pel trattamento organico quanto per la pensione.

La Relazione rileva che coll'art. 64 del progetto, durante

l'esercizio di Stato, si dovrà ricorrere all'industria estera soltanto in via eccezionale e per quanto sarà necessario per evitare frodi a danno dell'Amministrazione e quando non si potranno ottenere dall'industria nazionale prezzi convenienti ed equi.

La Relazione conclude così: « I concetti fondamentali a cui sono ispirate le nostre proposte, si riassumono nel conferire all'azienda ferroviaria dello Stato una larga autonomia, che non può, né deve essere incompatibile col sindacato del Parlamento, col controllo della Corte dei Conti e colla vigile sorveglianza del Governo; nel circondare di limiti e cautele l'iniziativa parlamentare, la potestà ministeriale e l'opera dell'azienda, al fine di conseguire le maggiori economie senza discapito dei servizi; nel porre vincoli ad aumenti di spese non necessarie, né utili; nel moderare il rigore di consuete norme amministrative non propizie al libero uso di un poderoso strumento dell'economia nazionale; nel proteggere in sommo grado il lavoro delle nostre officine ».

IL « DEFICIT » AUSTRALIANO

Pietro Leroy-Beaulieu pubblica nell'*Économiste Français* del 27 febbraio un articolo interessantissimo sulle ferrovie di Australia, paese nel quale le influenze elettorali sono più forti del Governo e nel quale gli uomini al potere da una decina d'anni professano, all'incirca, le idee politiche e sociali dei fautori europei dell'esercizio di Stato. E' dunque là che conviene studiare i risultati ottenuti, per evitare, se è possibile, di ripetere gli errori commessi.

Sei colonie (non compresa la Nuova Zelanda) formano l'Australia. Le sei colonie australiane possedevano, nel 1900, 20,900 chilometri, di cui 20,000 appartengono allo Stato.

Il costo della costruzione e del completamento di queste linee ammontò a circa tre miliardi e cinquanta milioni, cioè circa 150,000 franchi per chilometro, assai per un paese non accidentato, ove il terreno non ha valore che nei dintorni delle quattro grandi città: Sidney, Melbourne, Adelaide e Brisbane.

Ma ciò che è più doloroso è il *deficit* costante che l'esercizio da parte dello Stato di queste ferrovie cagiona nei bilanci coloniali.

Ecco, infatti, secondo cifre ufficiali, recentemente riprodotte nell'*Economist* di Londra, come si è stabilito, per i tre ultimi esercizi, il conto profitti e perdite dell'insieme delle reti di Stato australiane:

Risultati finanziari dell'esercizio delle ferrovie australiane (in lire sterline di fr. 25.22):

	1900-1901	1902-1903	1903-1904
Prodotti lordi . .	11,021,791	11,231,103	10,459,289
Spese di esercizio .	7,110,867	7,545,525	7,207,444
Prodotti netti . .	3,910,924	3,685,578	3,251,845
Interessi del capitale d'impianto .	4,543,723	4,638,548	4,699,179
Deficit . . .	— 632,799	— 952,970	1,147,334

Per i due ultimi esercizi tutte le colonie si sono trovate di fronte ad una insufficienza di prodotti, ad eccezione dell'Australia dell'Ovest, che ha realizzato un beneficio di 31,000 lire sterline nel 1902-1903 e di 12,000 lire sterline nel 1901-1902. Per l'esercizio 1900-1901 la Nuova Galles del Sud e l'Australia del Sud avevano avuto un'eccedenza di 105,000 sterline per la prima e di 53,000 per la seconda, e quella dell'Australia dell'Ovest era di 65,000 sterline.

Ma, all'infuori di quest'anno eccezionale, tutte le colonie, l'Australia dell'Ovest eccettuata, sono in perdita ad ogni esercizio. Così almeno è per i dieci ultimi esercizi, di cui abbiamo sotto gli occhi i risultati.

A Victoria l'esercizio delle ferrovie ha lasciato, per i tre ultimi esercizi soltanto un *deficit* di 952,000 sterline, 24 milioni di franchi, ciò che è considerevole per una rete di 5500 chilometri, che ha costato un miliardo, ed una popolazione di 1,200,000 abitanti.

Nel Queensland è peggio ancora, poichè le insufficienze accumulate dei tre ultimi anni ammontano a 1,496,000 lire, ossia 37 milioni di franchi sopra una rete di 5000 chilometri, il cui capitale è di 500 milioni, mentre che la popolazione della colonia non raggiunge 500,000 abitanti.

Leroy-Beaulieu cerca poscia di trovare le cause di questi *deficit*, e le trova specialmente negli esperimenti socialisti azzardosi fatti sul personale, dal punto di vista della riduzione delle ore di lavoro e l'aumento dei salari ed anche nella costruzione, che si prolunga contro ogni buon senso, di linee nuove senza traffico e senza reddito.

Per contro, se l'operaio è stato favorito, il commerciante e lo spedite non lo furono in alcun modo, perchè, come lo constata l'*Economist* di Londra, « le tariffe hanno subito meno riduzione che altrove, e il cattivo stato della linea e del materiale, che è così evidente, nuoce alla buona organizzazione dei trasporti ».

Si era pensato, un momento, a liberarsi un poco delle esigenze disastrose, dal punto di vista del bilancio, del partito operaio, facendo amministrare le ferrovie da Commissari speciali, nominati dal Governo di ciascuna colonia, coll'assentimento delle Camere, per un tempo determinato, messi così al riparo delle influenze politiche e godenti, in teoria almeno, di una quasi completa indipendenza.

Victoria fu la prima colonia ad adottare questo sistema nel 1883, l'Australia del Sud venne dopo, la Nuova Galles e il Queensland fecero altrettanto nel 1888, per modo che il sistema funziona da quindici anni nelle quattro principali colonie. I primi anni gli effetti furono buoni; ma tosto l'autorità dei Commissari si affievolì, ed essa tende a diventare illusoria; non che sia stata ridotta ufficialmente, ma siccome alla fin fine i Parlamenti tengono i cordoni della Borsa, e possono aumentare o modificare, ovvero diminuire i crediti, è difficile ai Commissari di fare altra cosa che una raccomandazione o dei reclami.

Come lo dice l'*Economist* di Londra: « Di quando in quando l'opinione pubblica si allarma delle perdite enormi nelle quali si traduce costantemente l'esercizio ferroviario e chiede che le ferrovie si amministrino dal punto di vista puramente commerciale. Bisogna che le ferrovie giungano a produrre, ecco il grido universale. Un nuovo Commissario in capo è allora nominato; gli si danno istruzioni di assicurare, nella misura del possibile, il successo commerciale dell'esercizio. Appena comincia a fare, in questa strada, qualche cambiamento, delle obiezioni clamorose sorgono da parte degli agricoltori, dei membri del Parlamento, dei giornali, e gli si ricorda che deve amministrare le ferrovie per il vantaggio delle industrie del paese, ecc. »

Qualche volta sorge una questione, che merita realmente di essere considerata. Eccola: « I produttori che si servono di buone linee, di linee che rendono, devono essere sovraccaricati, per compensare, in qualche misura, le perdite cagionate dalle linee improduttive, costruite per ragioni esclusivamente politiche? ».

Così l'espediente, che consisteva nel mettere dei Commissari, investiti di estesi poteri, come una specie di cuneo fra il servizio delle ferrovie e le influenze parlamentari ed elettorali, non è riuscito; d'altronde, quantunque i Commissari si trovino ad avere per tre quarti le mani legate, il partito operaio protesta ancora contro la poca autorità che gli rimane e chiede la loro completa soppressione.

Con molto buon senso Leroy-Beaulieu sostiene che questi inconvenienti gravi e questa situazione inquietante del bilancio non si sarebbero verificati se si avesse dinanzi a sé delle Compagnie private, « che tengono conto, nei loro calcoli, degli interessi finanziari. Essendo impotente a limitarsi, è necessario che lo Stato sia trattenuto da organismi da esso indipendenti ».

E' ciò che Rouvier chiama così giustamente il *cloison étanche*. E' quello che è assolutamente necessario stabilire nei paesi di suffragio universale, ove i mandatari dovrebbero avere piuttosto la cura di frenare che di soddisfare le esigenze abusive dei loro elettori, per il bene del paese e delle sue finanze.

In quanto all'*Economist*, le sue conclusioni, altrettanto precise, sono assolutamente contrarie all'esercizio di Stato della Rete Australiana. Eccole: « Una cosa è certa, ed è che delle Comunità democratiche di un carattere così instabile e variabile come quelle dell'Australia sono affatto inadatte a dirigere queste vaste e delicate imprese ferroviarie. Il solo modo pratico per far rendere le ferrovie australiane e farle contribuire allo sviluppo del paese, è di darle in locazione in perpetuo o semplicemente venderle ».

Sono queste verità buone a conoscersi e buone a ripetersi frequentemente.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Proroga di termini pei riscatti delle linee d'accesso al Sempione e delle Strade Ferrate Meridionali.

L'art. 3 della Legge 30 dicembre 1901 dispone che non più tardi del 31 marzo corrente il Governo debba presentare al Parlamento un progetto di legge per determinare in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle linee Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona date, con la legge stessa, in sub-concessione alla Mediterranea.

Tale riscatto, obbligatorio nel caso che la Mediterranea cessasse al 30 giugno 1905 l'esercizio della Rete dello Stato, è facoltativo per il Governo qualora la Società stessa continuasse nel detto esercizio. Solo che, ove il Governo intenda valersi di questo diritto al 30 giugno 1905, deve darne preavviso di 6 mesi alla Società, ed in tal caso il prezzo del riscatto è già stabilito in L. 28,350,000. Altrimenti il riscatto non potrebbe farsi che dopo 30 anni dalla concessione e sulla base del prodotto netto, come dalle disposizioni di massima dell'articolo 284 della Legge sulle opere pubbliche.

In forza poi dell'art. 8 della Convenzione approvata con la Legge n. 3048 (Serie 3^a) del 27 aprile 1885, il Governo dovrebbe dare, entro il 30 giugno 1904, il preavviso alla Società delle Strade Ferrate Meridionali del riscatto ch'esso intendesse fare delle linee alla medesima concesse, sulla base dei relativi prodotti del 1884, diminuiti del 68 0/0 per ispeze di esercizio, come dal detto art. 8 è stabilito. Se lasciasse scadere quel termine non potrebbe esercitare il diritto di riscatto che dopo sette anni dal ritorno delle linee alla concessionaria e anche qui sulla base dei prodotti netti.

Vista la scadenza imminente dei detti due termini, il Governo ha presentato mercoledì scorso alla Camera dei Deputati il disegno di legge che protrae al 30 novembre corrente anno la data entro la quale dovrà essere presentata la legge per le linee concesse alla Società Mediterranea, e che dà facoltà di trattare con la Società delle Meridionali per il differimento del termine utile rispettivo al 31 dicembre detto anno, proroga questa ch'esso è sicuro di ottenere dalla Società.

Ciò per aver tempo di studiare le due importanti questioni, specialmente quella complessa del riscatto delle Strade Ferrate Meridionali, sulla quale la Commissione

istituita nel 1900 ha fatto in questi giorni le proprie comunicazioni, senza però formulare conclusioni definitive.

> <

Trafo del Sempione.

Abbiamo da Iselle, 24:

« Sul versante svizzero, essendosi compiute le chiusure per sbarrare i due cunicoli dall'acqua d'infiltrazione, sino dal 22 corrente venne ripresa la perforazione meccanica. Sul versante italiano si ha a tutt'oggi nel mese corrente un'avanzata media giornaliera di m. 5; mancano ancora 1440 metri che se non sorgeranno ostacoli imprevisti si potranno forare in 6 mesi. Cosicché per il 30 aprile 1905 la vaporiera attraverserà trionfante questo nuovo valico alpino.

« I lavori delle linee di accesso condotti dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo sono a buon punto. Anche la grande stazione di Domodossola è stata in questi giorni iniziata. Quella di Briga è quasi ultimata e sulla linea Losanna-Briga si stanno provando le nuove locomotive che dovranno fare il percorso da Losanna sino a Domodossola, superando sul nostro versante anche pendenze del 25 0/00 ».

*

Il traforo del Sempione essendo prossimo alla fine il Consiglio Federale Svizzero ha esaminato i mezzi per impedire che questa gran via internazionale possa servire di passaggio ad un'armata estera. Ha deciso di far praticare nel sotterraneo delle mine destinate, in caso di pericolo, a far saltare una parte del tunnel posta nel territorio della Confederazione. A tale scopo domanda alle Camere Federali un credito di fr. 800,000.

> <

Esercizio economico su varie linee.

L'esercizio economico che, a titolo di esperimento, è stato decretato sulle seguenti linee: Siciignano-Lagonegro, Casarsa-Spilimbergo, Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli, sarà attuato a partire dal 1° aprile per la prima delle linee stesse, e dal 1° maggio per le altre.

> <

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1903 al 29 febbraio 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 97,518,390 contro L. 87,922,192 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento quindi di L. 9,596,198.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 25,246,336.

Per la *Rete secondaria* L. 7,518,102, contro 7,219,661 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 298,441.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 107,523,353 contro L. 103,009,302 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1902-903. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 4,514,051.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 27,600,091.

Per la *Rete secondaria* L. 4,369,050 contro L. 4,175,201

nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 193,849.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 6,754,024 contro L. 6,514,551 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento di L. 239,473.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 95,365.

Per la *Rete secondaria* L. 2,018,841 contro 1,793,384 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 225,457.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 12,391,009.

Da tali cifre pei primi otto mesi dell'esercizio finanziario 1903-904 risulta un maggior prodotto di lire 4,650,119 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

Pei preparati anticrittogamici.

Siamo informati che l'Associazione Commercianti, Esercenti, Industriali, in Milano, ha richiamato l'attenzione del Governo sull'ostacolo che le disposizioni ferroviarie oppongono allo sviluppo del traffico dei preparati anticrittogamici, per la rigidità con cui si mira ad impedire l'abuso dell'applicazione delle tariffe ridotte alle eventuali spedizioni dei detti prodotti per uso industriale.

A questo proposito ci risulta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale ritiene necessario che delle tariffe di favore possa largamente profittare il maggior numero di consumatori di detti prodotti, ha vivamente raccomandata la cosa al Ministero dei Lavori Pubblici affinché voglia emanare, d'accordo colle Società ferroviarie, opportuni provvedimenti destinati a giovare all'agricoltura nazionale.

Ci risulta pure che le facilitazioni, di cui fruiscono i prodotti stessi per le quantità acquistate e spedite allo scopo unico di servirsene per combattere le malattie crittogamiche delle piante, saranno estese anche ai trasporti diretti ai Consorzi Agrari ed alle Federazioni di Consorzi, o da questi indirizzati ai singoli agricoltori.

Linea Milano-Sondrio Chiavenna.

(Riduzioni di tariffe).

Ci informano da Sondrio che quella Deputazione, la quale già fece vive premure per l'attuazione del servizio economico sulle ferrovie Valtellinesi, ha rivolto istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinché, in pendenza dell'istituzione del servizio medesimo, siano adottate sulla linea Milano-Sondrio-Chiavenna delle riduzioni di tariffa, reclamate dalla necessità di togliere la grave disparità che attualmente esiste a danno della linea medesima dal confronto colla tariffa in vigore sulle linee concorrenti Milano-Como e Milano-Varese.

Vettura diretta fra Roma e la Sicilia.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, d'accordo colla Rete Mediterranea, ha istituito un servizio diretto giornaliero senza trasbordo fra Roma e la Sicilia con una vettura mista di prima e di seconda classe, che attraversa lo stretto di Messina sul *ferry-boat* insieme col bagagliaio e colla vettura postale.

La vettura diretta per la Sicilia parte ogni giorno da Roma col treno diretto 3, e la vettura proveniente dalla Sicilia giunge ogni giorno a Roma col treno diretto 2.

Nuovi lavori pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha, con recenti decreti, autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'importo complessivo di L. 900,000:

Lavori stradali diversi nelle provincie di Belluno e di Potenza, L. 30,000;

Bonifica del Pantano Basso e Marinella, a sinistra della foce del fiume Biferno (Campobasso), L. 377,000;

Adattamento e ampliamento d'un locale rustico per alloggio di fanalisti e sistemazione della scogliera del molo di ponente per nuovi impianti ferroviari nel porto di Reggio Calabria, L. 28,000;

Impianto dell'illuminazione elettrica e fornitura della corrente relativa per il periodo dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1913 nel porto di Torre Annunziata, lire 96,100;

Manutenzione dei muri, delle difese e delle palafitte di Porto Corsini durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 (Ravenna), L. 360,000;

Provviste e piccoli lavori nel porto di Fiumicino (Roma) e nel canale-naviglio Corsini (Ravenna), L. 14,336.

Nuovo servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

In seguito ad accordi intervenuti fra la Società di Navigazione generale e le Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, verrà prossimamente attuato, col consenso governativo, in via di esperimento e fino a nuovo avviso, un nuovo servizio cumulativo ferroviario-marittimo per i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, fra il Continente e le isole d'Elba, Pianosa e Capraia, in sostituzione di quello ora esistente, che è limitato, per quanto riflette le isole Capraia e Pianosa, alle sole spedizioni dal Continente alle isole stesse, effettuate sotto il regime delle tariffe speciali n. 1 e 11 a grande velocità.

A tale servizio verranno abilitate, da una parte le stazioni delle Reti Mediterranea ed Adriatica, ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il Continente e la Sardegna, e dall'altra gli scali di Campo, Marciana Marina, Portoferraio, Portolongone e Rio Marina nell'isola d'Elba, e quelli di Capraia e Pianosa.

Derivazione di acque pubbliche.

Il Comune di Modena ha presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare acqua dal fiume Secchia allo scopo di aumentare l'irrigazione e per lo sviluppo di energia elettrica in quella città, mercè la costruzione di una diga alla stretta di Pescale.

Derivazione d'acqua dall'Aniene.

Il Ministro dei Lavori Pubblici e quello delle Finanze, con loro recente Decreto, hanno nominato una Commissione con l'incarico di proporre la definitiva risoluzione delle vertenze relative alle derivazioni d'acqua dall'Aniene presso Tivoli.

L'esame delle questioni medesime era stato affidato ad altra Commissione, che presentò la propria Relazione il 3 settembre 1903; e la nomina della nuova Commissione è dovuta anche alla circostanza che nella Relazione ora citata si esprime l'avviso che si esaminino in concorso coi rappresentanti del Comune di Tivoli e degli utenti del ramo sinistro dell'Aniene, se e come possano risolversi definitivamente le vertenze esistenti. La Commissione è composta del Sostituto Avvocato generale era-

riale, di un capo-divisione del Ministero delle Finanze, di un capo-divisione del Ministero dei Lavori Pubblici, dell'Ingegnere-Capo del Genio Civile di Roma, del Sindaco e di un assessore del Comune di Tivoli, e di un rappresentante degli utenti di Tivoli.

><

Esami di idoneità per capi-stazione, macchinisti, ecc.

Con suo recente Decreto il Ministro dei Lavori Pubblici — in relazione all'articolo 27 del Regolamento approvato col R. Decreto 17 giugno 1900, n. 306, per la esecuzione della Legge 27 dicembre 1896, n. 561, riflettente le tramvie a trazione meccanica e le ferrovie economiche — ha approvato le norme per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da capi-stazione e per l'abilitazione alle funzioni di macchinista conduttore di locomotive a vapore ed alle funzioni di guidatore di locomotori elettrici in servizio delle tramvie.

Le dette norme sono suddivise in tre parti, concernenti rispettivamente: la prima, gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da capi-stazione; la seconda, l'abilitazione alle funzioni di macchinista conduttore di locomotive a vapore; la terza, la abilitazione alle funzioni di guidatore di locomotori elettrici.

><

Provvedimenti di tariffe ferroviarie a favore di Napoli.

L'onorevole Tedesco, Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo coi Ministri d'Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro, ha giorni sono firmato il Decreto che approva una prima serie di provvedimenti di tariffe ferroviarie in relazione ai voti manifestati dalla Reale Commissione per lo sviluppo industriale di Napoli.

Tali provvedimenti, cui le Società del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno prestato la loro adesione, riguardano le seguenti merci:

Legname greggio in assami per doghe. — Tariffa locale n. 210 P. V. ed eccezionale n. 1059 P. V.

Pozzolana. — Tariffa locale n. 213 P. V.

Merci delle tre ultime classi. — Tariffe locali 302 P. V. Adriatica e 404 P. V. Mediterranea.

Merci varie in esportazione. — Tariffe locali A Mediterranea, A bis Adriatica P. V.

Seguiranno quanto prima altri provvedimenti: per la *Canapa*, tariffa locale 206 P. V.; per le *Acque minerali*, tariffa locale n. 233 P. V.; per la *Lava greggia basoli*, tariffa locale n. 212 P. V.

Si trova poi allo studio, e tra breve sarà concordata, una nuova tariffa viaggiatori per la linea Napoli-Castellamare di Stabia ed altre linee affluenti a Napoli, che già non godono della tariffa locale.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Venezia, in una causa Guarnieri contro le Ferrovie Meridionali, ha emessa sentenza dalla quale risulta la massima che: « la Società concessionaria della linea ferroviaria, sue dipendenze ed accessori, ha veste per rivendicare, in rappresentanza dello Stato, giusta gli art. 78 e 96 del capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, l'alveo di un torrente abbandonato in seguito a lavori di rettificazione eseguiti dallo Stato medesimo nella costruzione della linea ferroviaria ».

— La Cassazione di Roma, 2^a Sezioni unite, ha emessa sentenza nella causa delle Ferrovie del Mediterraneo contro Successori Cabella, riguardante il computo del termine di resa nel trasporto in ferrovia di merci a piccola velocità,

stabilendo la massima che nei trasporti ferroviari l'espressione *termine di resa* equivale a termine di riconsegna, ed ambidue stanno a significare il tempo convenuto o di uso per l'esecuzione del contratto.

Per stabilire la durata del ritardo agli effetti del risarcimento del danno, nel calcolo dei termini di resa debbono essere inclusi il giorno d'arrivo e quelli festivi cadenti in partenza od in arrivo.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il 25 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Cornelio e Spangher di Bari, per fornitura di kg. 40,000 di olio d'oliva per untura;

Colla Società Anonima Industriale Scerno, Gismondi e C. di Genova, per fornitura di kg. 70,000 di olio come sopra;

Colla Ditta Giovanni Gilardini di Torino, per fornitura di 200 copertoni impregnati per carri;

Colla Ditta Ferrino Cesare di Torino, per fornitura di 500 copertoni come sopra;

Colla Ditta ing. V. P. Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di kg. 150,000 di ghisa fusa in pezzi greggi;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi di Torino, per fornitura di kg. 150,000 di ghisa fusa come sopra;

Colla Ditta Broglia e Rusconi, di Milano, per fornitura di kg. 200,000 di piombo in pani;

Colla Phoenix-Actien Gesellschaft für Bergbau et Hüttenbetrieb, di Laar, per fornitura di 1000 cerchi in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tender;

Colle Fabbriche Vetrarie Consorziato, di Milano, per fornitura di mq. 11,000 di lastre di vetro semidoppie, dello spessore di mm. 2 1/2;

Colla Ditta Giuseppe Bruno fu Sav., di Napoli, per fornitura di mq. 9000 di lastre di vetro come sopra;

Colla Ditta Fratelli Battaini, di Milano, per appalto lavori occorrenti alla costruzione della nuova stazione internazionale di Domodossola;

Colla Ditta Martorano Francesco, di Taranto, per alzamento livelletta fra i km. 138.037.68 e 139.310.60 della Taranto-Reggio.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti per lavori).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le sottodesignate Ditte per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Giuseppe Arpea, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento e sistemazione della trincea fra i km. 138.850 e 139.070 della linea Roma-Firenze (tronco Orte-Chiusi);

Ditta Cionfrini e Ciccarelli, per l'esecuzione di lavori di rafforzamento e sistemazione della travata metallica del sottovia al km. 272.402 della linea Bologna-Otranto;

Ditta Giovanni Baldassarini, per i lavori di consolidamento della scarpata a monte della trincea fra i km. 17.862 e 17.997 della linea Roma-Orte;

Ditta Officine Meccaniche (già Miani, Silvestri e C.) di Milano, per la fornitura di 15 carrozze miste di 1^a e 2^a classe, serie AbIrc, con freno a mano;

Ditta Maschinen-und-Waggonbau-Fabriks Actien Gesellschaft di Sommering, per la fornitura di 12 carrozze di 3^a classe, serie CTC, con freno a mano.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione di un rialzo di ghiaietta ad uso marciapiedi nella stazione di Castagnaro, sulla linea Dossobuono-Legnago-Rovigo-Adria, L. 680.

Sostituzione di una tubulatura di cemento armato al ponticello a volta di m. 1 di luce, al km. 30.199 della linea Portocivitanova-Albacina, L. 1000.

Sistemazione di due locali ad uso sala per la medicazione dei feriti nelle Officine di Rimini, L. 1900.

Applicazione di apparecchio in ferro al piano caricatore di testa della stazione di Brindisi Superiore, L. 310.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori di riparazione e di rinforzo al ponte in ferro sul Rio Ponti, al km. 34,542 della linea Savona-Bra, L. 5020.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 109.469 della linea Eboli-Metaponto, L. 340.

><

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione di un ponticello ovoidale al km. 257.670 della linea Orte-Chiusi-Firenze, per L. 9800, che sarà dato in appalto.

Rafforzamento delle travate metalliche dei ponti ai km. 30.706, 34.257, 35.200, 36.839 e 37.910 della linea Treviso-Belluno, per L. 30.950.

Sistemazione dei ponti sui torrenti Molinetto e S. Biagio ai km. 267.632 e 268.732 della linea Ancona-Foggia, per L. 31.922, di cui L. 28.000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione della torneria ruote e costruzione di un nuovo rifornitore nelle officine della vecchia stazione di Napoli, per L. 43.650, di cui L. 18.500 per i lavori da appaltarsi.

Impianto del circuito di segnalamento a campana, tipo Siemens-Halske, sul tronco Bologna-Monselice, per L. 91.000.

Rafforzamento del binario di corsa fra le stazioni di Cornuda e di Belluno, per L. 25.300.

Consolidamento del ponticello al km. 3.017 della linea Milano-Venezia, per L. 2000.

Costruzione di scogliera con soprastante muro di rivestimento a difesa del rilevato al km. 48.200-48.360 della linea Treviso-Belluno, per L. 53.300, di cui L. 47.000 per i lavori da appaltarsi.

Proposta per la riduzione di 8 bagagliai-scorta, serie DS, a bagagliai ordinari, per una spesa di L. 22.000.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori di restauro nella galleria di Tercy sulla linea Ivrea-Aosta, per L. 144.000.

Ripristino del rilevato asportato da mareggiate a difesa verso mare al ponte sul torrente Lato al km. 22.580 della linea Taranto-Reggio, per L. 39.000.

Rifacimento di m. 275 di binario modello 2 in ferro nella stazione di Brandizzo, per L. 2540, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento di m. 398 di binario nella stazione di S. Stefano Belbo, per L. 3620, oltre il materiale d'armamento.

Cambiamento del sistema di chiusura di alcuni passi a livello sulla linea Pinerolo-Torre Pellice, per L. 1480.

Rifacimento di m. 220 di binario a di alcuni scambi semplici nella stazione di Chieri, per L. 5440, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rifacimento di m. 278 di binario e di 2 scambi semplici, modello D, nella stazione di Oleggio, per L. 4000, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rifacimento di uno scambio semplice in ferro, modello D, nella stazione di Chivasso, per L. 700, oltre il materiale d'armamento.

Sistemazione degli appoggi al ponte a 4 travate in ferro sul fiume Albenga al km. 157.436 della linea Roma-Pisa, per L. 800.

RETE SICULA:

Costruzione di un nuovo fabbricato per cessi ad uso del personale della stazione centrale di Palermo, per L. 1860.

L'ing. comm. MARCO SACCARDO

Col più vivo rammarico annunziamo la morte dell'ing. comm. MARCO SACCARDO, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, avvenuta in Roma il 15 corrente.

Tecnico distinto, diresse la costruzione di varie ferrovie. Il suo nome è legato alla ventilazione delle gallerie, di cui fu l'inventore, che si trova applicata in Italia e all'estero e della quale il *Monitore* si è ripetutamente occupato.

Mandiamo alla memoria dell'esimio estinto l'omaggio della nostra ammirazione e del nostro rimpianto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia elettrica Milano-Varese-Porto Ceresio-Lugano. — In una riunione di cittadini eminenti, presieduta dal sindaco di Lugano, si trattò dell'allacciamento ferroviario diretto della città con Porto Ceresio, per la sponda destra del lago.

Parteciparono pure all'adunanza una ventina di delegati dai Comuni interessati, e dopo lunga discussione venne votato il seguente ordine del giorno:

« I delegati dei Comuni ecc., convenuti nel salone del palazzo civico di Lugano, udita la relazione fatta dall'on. sindaco di Lugano sul progetto Quadri-Riva per la costruzione di una ferrovia a scartamento normale fra la stazione ferroviaria di Lugano ed il Comune di Lavena, presi in esame gli studi tecnici e finanziari, affermano l'utilità della costruzione di detto tronco ferroviario nei rapporti interni e coll'estero, dichiarandosi disposti ad appoggiare moralmente e finanziariamente l'esecuzione, e danno mandato al lodevole municipio di Lugano di instare, in nome dei Comuni sottoscritti, presso le competenti autorità federali allo scopo di facilitare ai signori Quadri e Riva il conseguimento della chiesta concessione ».

Direttissima Roma-Napoli. — La città di Civita Lavinia è stata scelta come centro di operazione per gli studi della direttissima Roma-Napoli.

Secondo i nuovi studi la linea percorrerà il tratto già esistente Roma-Cecchina; da questa stazione taglierà con un breve traforo la collina detta di Monte Giove, e, passando ad un chilometro e mezzo da Civita, toccherà con un percorso direttissimo Serze; un traforo sotto i monti Ausoni la metterà poi in comunicazione in provincia di Caserta con Fondi, da Fondi ad Aversa e da questa città a Napoli.

Ferrovia della Valle Brembana. — Il 21 corr. l'assemblea dei sottoscrittori per la ferrovia di Valle Brembana ripristinò nella sua primiera forma lo statuto, mettendolo in armonia col giudicato del Tribunale. Si procedette in seguito a completare le nomine.

Ferrovia Empoli-Pistoia. — Il 19 corr. dall'on. Casciani e ing. Costa, è stato presentato al Ministro dei LL. PP. il progetto definitivo della ferrovia Empoli-Pistoia. Il Ministro ha promesso d'inviarlo subito alla Commissione nominata per l'esame di questo progetto, per sollecitarne l'approvazione in linea tecnica.

Ferrovia Lucca-Pistoia. — Col pagamento del semestre d'interessi di scadenza 1° marzo restando prive di cedole le obbligazioni della già Società per la ferrovia Lucca-Pistoia delle emissioni 1856 e 1858, passate in servizio dello Stato, è stabilito di unire alle medesime un nuovo foglio di 30 cedole, che i possessori potranno avere presentando fin d'ora i loro titoli o direttamente alla Direzione generale del Debito pubblico o alle Delegazioni di R. Tesoreria presso la Banca d'Italia.

Ferrovia elettrica del Gargano. — Continuano le trattative tra la ditta Serra e Lucatelli esercente l'officina elettrica di Vico Garganico, la ditta ing. Frigerio e C. di Milano e la provincia di Capitanata per gli studi da farsi e la compilazione del progetto per la ferrovia elettrica. A tal uopo, la ditta Serra e Lucatelli ha chiesto alla Deputazione prov. di Foggia di ottenere la concessione di L. 3000 anziché 1000 da essa votate per tali lavori.

Il sistema della ferrovia sarà a trazione elettrica. La centrale elettrica sorgerà a Viesti, o a Rodi Garganico; su tutto il percorso della linea vi saranno a brevi distanze altre sottostazioni ed officine di energia che potranno pure fornire di luce elettrica quei paesi che nel Gargano ancora non l'hanno.

Ferrovia della Valsugana. — Il Sindaco ed il Presidente della Deputazione provinciale di Venezia firmarono il preliminare del contratto di subconcessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia della Valsugana, concluso colla Ditta Cesaroni e Almagià di Roma.

Ferrovia Lecce-Francavilla. — La Società esercente la rete adriatica ha disposto lungo la linea da Lecce a Francavilla la formazione delle squadre facendo dare sollecitamente mano ai lavori.

Ferrovia dalla Carnia al confine austriaco. — A proposito delle vertenze per l'ubicazione e svolgimento di una strada dalla stazione Carnia sulla linea Pontebbana, il Comitato superiore delle strade ferrate ha ritenuto opportuno che la nuova strada si debba spingere fino a Villa Santina ed ha opinato che sia meglio costruire una ferrovia, anche sotto l'aspetto militare, trattandosi di una strada verso i confini.

Ferrovia Massa Marittima-Follonica-Porto. — L'Assemblea generale di questa Società ha approvato il Bilancio chiuso al 31 dicembre 1903, dal quale risulta un'eccedenza attiva di L. 1442,16 destinata ad ammortamento del materiale mobile e fisso.

Questo risultato è abbastanza soddisfacente visto che trattasi del primo anno di esercizio della linea.

L'Assemblea generale ha preso con soddisfazione, conoscenza che nei primi mesi del corrente anno si nota un soddisfacente risveglio nell'andamento dell'esercizio, ciò che lascia ben augurare per l'avvenire.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 3,727,037.70, con un aumento di lire 7302,66 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1904 si ragguaglia a L. 24,305,415.25, e presenta un aumento di

L. 1,441,929.93 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovia della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 marzo 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascsero a L. 352,106, e presentano un aumento di L. 8139 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 marzo 1904 ammontano a L. 9,224,962, con un aumento di L. 351,955 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Pinerolo-Perosa. — La recente assemblea generale degli azionisti della tramvia a vapore Pinerolo-Perosa ha preso una buona deliberazione ratificando la convenzione stipulata con il Municipio di Pinerolo per l'acquisto del canale di Porte, e approvando la trasformazione della trazione a vapore in trazione elettrica.

Gli studi per la trasformazione vennero compiuti dall'ing. cav. Lenchantin de Gubernatis, il quale, descrisse all'assemblea il sistema da adottare per l'applicazione della trazione elettrica, impiegando l'energia della stazione idroelettrica di Porte, per la quale presto si inizieranno i lavori.

Il direttore cav. Lenchantin accennò all'operazione finanziaria necessaria per fronte a questo nuovo impianto.

Entro il 1905 le pratiche per la trasformazione saranno tutte eseguite.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di febbraio 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di febbraio 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	febbraio 1903
Passeggeri trasportati . Num.	182,000	171,523
» introito . . L.	562,000	604,756.06
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	465	433
» introito . . L.	42,000	38,811.08
Bestiame trasportato . Capi	3,440	9,748
» introito . . L.	16,000	40,444
Merce trasportata . . Tonn.	91,600	80,174
» introito . . L.	930,000	824,224.39
Introito complessivo . »	1,550,000	1,508,236.06
» chilometrico . . »	5,615.91	5,464.62
Proventi diversi . . »	65,000	70,482.37
Introito generale . . »	1,615,000	1,578,718.43
Spesa complessiva . . »	1,005,000	895,716.53
» chilometrica . . »	3,641.40	3,245.35
Introito netto . . »	610,000	683,001.90

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia Austriache. — *Trazione elettrica.* — Il Ministero austriaco delle Ferrovie ha invitato le maggiori Compagnie d'impianti elettrici a presentare una proposta per introdurre la trazione elettrica sulla linea Klagenfurth-Villach-Trieste.

Si prevede di prender la forza da una caduta di 140 m., con una portata di 13 mc., dell'Isonzo, con una trasmissione lunga circa 23 km. È poi prescritto un impianto a vapore di riserva a Villach, capace di sopperire a tutte le esigenze di un servizio normale.

È lasciata piena facoltà alle Ditte relativamente al tipo e alla potenza delle macchine elettriche e al genere di corrente. Come programma di esercizio, è invece stabilito che sulla linea, ad unico binario, possano succedersi treni ad intervalli di 10 minuti; che ogni asse non debba portare

più di 14.5 tonn.; che si prevedano treni viaggiatori (diretti ed omnibus) di 200 tonn., con locomotive del peso di 57 tonn., e treni merci di 250 tonn. con locomotive di 66 tonn.; che si tenga presente la possibilità di effettuare treni merci di 500 tonn.; che le locomotive siano così conformate da poter marciare indifferentemente nell'uno o nell'altro senso.

Ferrovie Spagnuole. — *Biglietti chilometrici in Spagna.* — La Direzione della Compagnia del Norte de Espana ha presentato all'approvazione del Governo un'ingegnosa combinazione, che consiste nel rilasciare dei biglietti di percorso chilometrico sulle grandi reti spagnuole, con riduzione proporzionale variante dal 25 al 50 0/0, secondo il numero dei chilometri da percorrere.

Questi biglietti possono servire a diversi membri d'una famiglia viaggianti insieme, agl'impiegati d'una stessa Casa di commercio, e sono stabiliti per distanze da 1800 a 12,000 chilometri.

Ferrovie Americane. — *L'affare delle « Northern Securities ».* — La Corte suprema degli Stati Uniti ha emesso la sentenza nell'importante affare del trust « Northern Securities », che aveva fuso le Compagnie americane ferroviarie Great Northern e Northern Pacific. Questa sentenza conferma quella del tribunale di Minnesota e dà ragione al governo del presidente Roosevelt che aveva attaccato questo trust come illegale, costituito per sopprimere ogni concorrenza, contravvenendo alla legge sul commercio fra gli Stati, e che cade quindi sotto le disposizioni della legge Scherman. La sentenza non fu emessa ad unanimità dei nove consiglieri. Vi furono quattro oppositori, fra cui il ministro della giustizia.

La sentenza vieta al trust « Northern Securities » di acquistare d'ora innanzi delle azioni delle due ferrovie fuse, e di votare nelle assemblee degli azionisti con quelle che possiede; essa vieta alle due Compagnie fuse di pagare dei dividendi sui titoli detenuti dal trust, e interdice a questo di esercitare un qualsiasi controllo sulle ferrovie in questione. D'altronde, essa autorizza la retrocessione ai portatori primitivi dei titoli accaparrati dalle « Northern Securities ».

È questo un colpo sensibile portato ai trust da una decisione di tribunale, e Roosevelt non dissimula la soddisfazione che ne prova, la sua politica contro i trust essendo una delle principali piattaforme sulle quali farà la campagna presidenziale.

Ferrovie Chinesi. — *Ferrovia del Shantung.* — Si sa che questa ferrovia, compresa nel territorio riservato all'influenza della Germania, è costruita da una Società tedesca delle più accreditate.

Si annuncia ora che il primo treno per il pubblico, circolante sulla linea del Shantung tedesco, è giunto il 16 corrente di sera a Tchi-Nan-Fou, avendo impiegato 14 ore a percorrere le 252 miglia (km. 405.568) che separano questa città da Sin-Tao.

Notizie Diverse

Il carbone nelle ferrovie di Stato. — Nella statistica « dell'industria minerale », pubblicata per cura del Ministero francese dei lavori pubblici, si trovano questi dati eloquenti:

	Consumo totale del carbone	Prezzo medio
Rete dello Stato	243,900	24.11
Compagnia: Paris Lyon-Méditerranée	1,504,000	21.80
» Nord	1,017,800	17.11
» Orléans	831,200	23.07
» Est	767,900	19.29
» Ovest	752,300	23.79
» Midi	370,900	20.09
Totale e media per le 6 Comp.	5,244,100	28.88

Risulta da questa breve esposizione che il prezzo medio del carbone consumato dalla rete dello Stato, in Francia, è assai più elevato non solo del prezzo medio per tutte le Compagnie private (fr. 24.11 contro fr. 20.88), ma anche nel confronto con quelle Compagnie che possono essere meglio comparate con la rete dello Stato, dal punto di vista del consumo del carbone, cioè Orléans 23.07, Ovest 23.79 e Midi 20.09.

Basterebbe questo, a prescindere da ogni altra ragione anche di ordine superiore e di maggiore importanza economica, a sfatare la vantata superiorità dell'esercizio ferroviario di Stato.

Lo spirito come combustibile sulle ferrovie prussiane. — Il Ministro austriaco dei lavori pubblici ha diretto due circolari alle Direzioni delle ferrovie di Stato. In una di esse egli parla dello spirito usato come combustibile nei motori e, dopo avere affermato che esso è più economico della benzina e non più caro del petrolio, passa a constatare che alla fine dell'anno decorso l'amministrazione delle ferrovie prussiane possedeva 26 motori a spirito per gli impianti idraulici di minori dimensioni. Nell'altra circolare il ministro si occupa dell'illuminazione a incandescenza a spirito ed osserva che gli esperimenti sinora eseguiti hanno portato alla conseguenza che questa specie di illuminazione si dimostra utilissima, se applicata a locali comunicanti in modo costante coll'esterno, come magazzini per le merci, portici, ecc., mentre è meno conveniente in locali chiusi, ove le lampade producono cattivo odore. Alla fine dell'anno decorso l'amministrazione delle ferrovie possedeva 7000 lampade ad incandescenza a spirito.

L'Ausiliare-Locezione di vagoni. — L'assemblea generale di questa Società, tenutasi il 24 corr. a Milano, ha approvato il bilancio chiuso al 31 dicembre 1903, il quale, dopo aver fatto larga parte agli ammortamenti e riserve, con l'avanzo utile dell'esercizio precedente, dà a disposizione dell'assemblea generale un utile di L. 217,238.80.

L'assemblea generale, su proposta del Consiglio d'amministrazione, ha deliberato un riparto utile di L. 11.25 per azione, pari al 9 0/0 sul capitale versato, mandando a conto nuovo la somma di L. 63,266.80.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione provinciale di Messina (2 aprile, ore 12.30, def.). — Appalto dei lavori di costruzione della condotta per la provvista dell'acqua dalle sorgive Grimaldi alla scuola agraria di S. Placido Colanero, per L. 45,462.30, ivi non comprese L. 5000 per indennità di espropriazione e L. 1537.70 per lavori della camera raccolta, che verranno eseguiti a cura del proprietario dell'acqua venduta dalla Provincia al signor Grimaldi, provv. agg. al signor Giuliano Giacomo fu Giovanni da Messina, col ribasso del 15.45 0/0 su L. 45,462.80, e cioè per L. 38,438.

Amministrazione provinciale di Pesaro (2 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori di deviazione di un fosso, con ricostruzione del ponte detto Palinello e muri di sostegno fra i molini Calcinari e Trasanni, lungo la provinciale urbinata, per L. 11,162.90, provvis. agg. col rib. dell'8 0/0, e cioè per L. 10,269.87. Dep. provv. L. 1200. Dep. spese L. 500.

Municipio di Monza — Milano (4 aprile, ore 12). — Appalto delle opere e somministrazioni per l'ampliamento del caseggiato scolastico di Borgo Milano, provv. agg. al signor Fossati Ambrogio fu Giuseppe col rib. del 10 07 0/0 su L. 38,800, e cioè per L. 34,892.84. Dep. provv. L. 1500.

Municipio di Mortara — Pavia (5 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di sei arcate sepolcrali con sottostanti cripte in quel cimitero, per L. 12,000. Consegna lavori 4 mesi. Cauz. L. 1500. Dep. spese L. 500.

Municipio di Toritto — Bari (5 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione dell'Ospedale Pugliese, provv. agg. al signor Dirienzo Pasquale fu Michelangelo per L. 34,999.02.

Municipio di Genova — Ufficio edilizia e lavori pubblici (5 aprile, ore 14). — Appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria degli stabili civili, per annue L. 75,000. Dep. provv. L. 15,000. Dep. spese L. 5000. Fat. 22 aprile, ore 12.

Municipio di Teor — Udine (6 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione del cimitero di quel capoluogo, per L. 4341.36, provv. agg. al signor Giavedoni Luigi fu Antonio, domic. a Canino di Codroipo, col ribasso di L. 741.26, e cioè per L. 3600.

Municipio di Alessandria (7 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un palazzo per gli uffici postali e telegrafici su porzione del Sedime detto di S. Marta, in angolo alle vie Cavour, n. 7 e 9, e Faa di Bruno, n. 11, per L. 135,000. Dep. provv. L. 6000. Cauz. L. 15,000. Fatali 22 aprile, ore 12.

Municipio di Torremaggiore — Foggia (7 aprile, ore 12). — Appalto dell'impianto di un'officina per la produzione dell'energia elettrica, della costruzione di un apposito fabbricato, fornitura e messa in opera di condutture, mensole, accessori, ecc., nonché per l'esercizio dell'illuminazione elettrica pubblica e privata della città di Torremaggiore, per annue L. 14,000, provvisor. agg. col ribasso del 3 0/0, e cioè per annue L. 13,580, da pagarsi dal Comune per la sola illuminazione pubblica, escluso il provento dell'energia concessa ai privati, a totale beneficio della Ditta concessionaria. L'illuminazione dovrà constare di 32 lampade ad arco, ognuna di 6 amp., ossia di 600 candele effettive, da restare accese per ore 1460 annue (media ore 4); di 140 lampade ad incandescenza, ciascuna da 25 candele decimali, da restare accese per ore 3650 annue (intera notte); di 64 lampade ad incandescenza, da 32 candele decimali ognuna, da restare accese per ore 2190 annue (metà notte) in sostituzione degli archi. Docum. fino al 20 marzo. Dep. provv. L. 10,000.

Asilo Infantile Tollat di Genova (7 aprile, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di parziale demolizione di un fabbricato situato in Genova, salita Angeli, n. 60, e conseguente ricostruzione ad uso asilo infantile, per L. 38,000. Consegna lavori un anno. Offerte fino al 6 aprile. Dep. provv. L. 10,000.

Deputazione provinciale di Salerno (7 aprile, ore 12). — Appalto del mantenimento della strada Umberto I e traversa Zoppinostazione di Sicignano, lunga m. 75,061.95, per annue L. 16,150, fino al 30 giugno 1909. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Trapani (8 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di mantenimento delle opere d'arte dei porti di Favignana e Marettimo durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per L. 11,700. Documenti fino al 30 marzo. Dep. provvisorio L. 500.

Deputazione Provinciale di Bari (9 aprile, ore 11, secondo incanto). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Trani per Barletta all'Ofanto, di m. 16,680.80, escluse le traverse intere, per cinque anni e per annue L. 27,490, di cui L. 26,600 per i lavori a corpo e L. 890 per quelli a misura, oltre il salario a otto cantonieri fissi a carico della Provincia. Deposito provvisorio L. 5000.

R. Prefettura di Treviso (9 aprile, ore 10). — Appalto della manutenzione della strada nazionale n. 6, Collalta, da Motta al confine col circondario stradale di Udine, per il sessennio dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1910, per complessive L. 24,355.02. Deposito provv. L. 300. Cauzione decimo. Documenti fino al 30 corr. Fatali 26 aprile, ore 11. Dep. spese L. 1800.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, Napoli (9 aprile, ore 11). — Appalto dell'impresa della demolizione del pontone Fieramosca, da eseguirsi nel R. Arsenale di Napoli, per complessive L. 8000. Deposito provv. L. 800. Fatali 2 maggio, ore 12. Dep. spese L. 350.

Municipio di Camorosso — Porto Maurizio (9 aprile, ore 10). — Appalto della fornitura dei materiali ed esecuzione dei lavori occorrenti alla condotta dell'acqua potabile delle sorgenti del rivo Contaraina, per L. 10,669. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2000. Consegna lavori tre mesi.

Municipio di Assoro — Catania (9 aprile). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico in Assoro, per lire 33,000.

R. Prefettura di Padova (12 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di triennale diserbamento dell'alveo del Gorzone ed opere accessorie dal confine fra le provincie di Padova e Venezia fino alla punta Gorzone presso la Conca di Brondolo, sull'estesa di m. 26,600 nei Comuni di Cavarzere e Chioggia, dal 1° luglio 1904 fino al 30 giugno 1907, per l'importo complessivo di L. 18,900. Offerte 11 aprile. Dep. provv. L. 1500. Documenti fino al 2 aprile. Dep. spese L. 1000.

— (16 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di sessennale manutenzione delle difese di Brenta superiore cadenti nei Comuni di Cittadella, Carmignano sul Brenta, Fontaniva e Grantorto, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive lire 96,000. Dep. provv. L. 1500. Cauzione L. 3000. Documenti fino al 6 aprile. Dep. spese L. 4000.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Piacenza (16 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia nella caserma Annunziata in Cremona, per L. 12,000, da eseguirsi nel termine di giorni 120. Cauz. L. 1200. Dep. provv. L. 1200. Dep. spese L. 300.

Deputazione Provinciale di Palermo (16 aprile, ore 15). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto della strada provinciale di seconda serie dalla nazionale Termini-Taormina, presso Scalfani per Valledolmo alla provinciale Messina-Montagne, di metri 8507.74, per L. 254,982.10. Dep. provv. L. 10,000. Deposito spese L. 5000. Ultimaz. lavori due anni. Fatali 6 maggio, ore 15.

Ministero delle Finanze di Roma (16 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo magazzino per il ricevimento dei tabacchi indigeni in territorio del Capo di Leuca, comune di Tricase in provincia di Lecce, ed in prossimità della strada provinciale Lucagnano-Alessano, per L. 206,893.86. Deposito provvisorio L. 10,000. Docum. fino al 9 aprile.

R. Prefettura di Avellino (18 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 55, Contursi-Barletta, compreso tra il ponte Neronella ed il cimitero di S. Andrea di Conza, di m. 31,853.10, escluse le traverse di Quaglietta e di S. Andrea di Conza, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, dal giorno della consegna al 30 giugno 1910, per complessive L. 146,218.62. Documenti fino all'8 aprile. Deposito provvisorio L. 4000. Cauzione L. 24,369.77. Fatali, senza ulteriore avviso, 3 maggio, ore 12.

R. Prefettura di Sassari (20 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 85, compreso tra Sassari e Tempio, di m. 80,503, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 200,430. Docum. fino all'11 aprile. Deposito provvisorio L. 6800. Fatali, senza ulteriore avviso, 6 maggio, ore 12.

R. Prefettura di Palermo (25 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e scogliere del porto di Termini Imerese, nonché dei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione dei lavori pubblici esistenti nella radice del Molo detto di Porto, e condotta di acqua potabile del porto medesimo, per il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per L. 25,800. Dep. provv. L. 1000. Docum. fino al 16 aprile.

Prefettura di Campobasso (25 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione del tratto di strada nazionale n. 51, compreso fra la stazione ferroviaria d'Isernia ed il ponticello S. Leonardo lungo m. 740, e del tronco della strada nazionale n. 52, compreso fra il ponticello San Leonardo e l'incontro della normale nel mezzo della stazione ferroviaria di Cantalupo, lungo m. 20,045, e per conservare le opere d'arte che la corredano, pel sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive L. 60,691.80. Documenti fino al 14 aprile. Dep. provv. L. 3000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (5 aprile, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, di olio d'oliva di prima qualità per macchine, per complessive L. 233,160, in due lotti distinti: il primo di L. 126,360 per le consegne negli Arsenali di Spezia e Venezia, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 40.60 0/0, e cioè per L. 75,057.84, ed il secondo di lire 106,800 per le consegne negli Arsenali di Napoli e Taranto, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 39.90 0/0, e cioè per lire 64,186.80. Deposito provvisorio primo lotto L. 12,636, secondo lotto L. 10,680.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (11 aprile, ore 14, unica). — Fornitura di tonn. 200 di litantrace magro per caldaie e per forni a riscaldare e bollire, a L. 84, L. 6800. Cauzione L. 680. Consegna 30 giorni.

Direzione Generale R. Arsenale Marittimo di Spezia (14 aprile, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di lamiera d'acciaio Martin-Siemens zincata e verghe profilate di ferro fino zincato, per complessive L. 49,674.69, in due lotti, e cioè: 1° L. 28,612.60; 2° L. 21,062, da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia. Istanze fino al 29 marzo. Risultati d'asta 19 aprile, ore 11, Fatali 5 maggio, ore 12. Deposito provvisorio L. 2110 per ogni lotto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Marzo 19	Marzo 26
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	» 448	442
» » Meridionali	» 703	714
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	» 455	455
» » (2 ^a)	» 440	440
» » Secondarie Sarde	» 270	270
» » Sicule	» 685	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 351.50	351.75
» » Cuneo 3 0/0	» 374	374
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 99	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 502.50	504.50
» » Meridionali	» 353	355.35
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	314
» » » 2 ^a emiss.	» 308	309
» » Sarde, serie A.	» 362	360.50
» » serie B.	» 362	360.50
» » 1879	» 362	360.50
» » Savona	» 368	368
» » Secondarie Sarde	» 507	510
» » Sicule 4 0/0 oro	» 510	510
» » Tirreno	» 507	507
» » Vittorio Emanuele	» 371.50	373

Firenze presso la Direzione Generale	L. 5.75
Bologna presso la Cassa della Società	» 5.75
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	» 5.75
Genova presso la Cassa Generale	» 5.75
Palermo presso la Banca d'Italia	» 5.75
Ancona id. id.	» 5.75
Livorno id. id.	» 5.75
Napoli id. id.	» 5.75
Torino id. id.	» 5.75
Roma id. id.	» 5.75
Venezia id. id.	» 5.75
Ginevra presso i signori Bonna e C.	Fr. 5.75
Basilea presso la Società Anonima De Speyr e C.	» 5.75
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero	» 5.75
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 5.75
Berlino presso la Deutsche Bank	» 5.75
» presso il signor Meyer Cohn	» 5.75
Francoforte s/M presso i sigg. Fratelli Bethmann	» 5.75
» presso la Frankfurter Filiale der Deutsche Bank	» 5.75
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito pel Commercio ed Industria	» 5.75
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi F.o.l.	2.75
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited Ls.	0.4.6.3/4

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo, Livorno, Venezia, Bologna, Ancona in L. 6.14 nette.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni sociali, queste ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto dall'art. 15 degli Statuti.

Firenze, 21 marzo 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a:

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 25^a Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei kilom. esercitati	PRODOTTI per kilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	111,967.00	2,907.00	39,601.00	115,573.00	50.00	261,098.00	618.00	422.00
1903	100,222.00	3,695.00	29,143.00	123,210.00	1,692.00	257,962.00	618.00	417.00
Differenze nel 1904	+ 11,745.00	- 788.00	+ 1,458.00	- 7,637.00	- 1,642.00	+ 3,136.00	»	+ 5.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MARZO 1904.								
1903-904	2,658,840.00	60,251.00	558,105.00	3,600,167.00	39,967.00	6,912,330.00	618.00	11,185.00
1902-903	2,559,678.00	63,402.00	529,504.00	3,578,810.00	41,122.00	6,772,516.00	618.00	10,959.00
Differenze nel 1903-904	+ 99,162.00	- 3,151.00	+ 28,601.00	+ 21,357.00	- 1,155.00	+ 139,814.00	»	+ 226.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	45,227.00	1,560.00	10,836.00	23,552.00	253.00	81,828.00	482.00	170.00
1903	39,011.00	1,334.00	11,054.00	25,332.00	297.00	77,628.00	482.00	161.00
Differenze nel 1904	+ 6,216.00	+ 226.00	- 218.00	- 1,780.00	- 44.00	+ 4,200.00	»	+ 9.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MARZO 1904.								
1903-904	1,017,513.00	22,842.00	301,178.00	702,395.00	11,256.00	2,055,184.00	482.00	4,264.00
1902-903	934,441.00	19,516.00	272,521.00	635,634.00	9,725.00	1,871,837.00	482.00	3,883.00
Differenze nel 1903-904	+ 83,072.00	+ 3,326.00	+ 28,657.00	+ 67,761.00	+ 1,531.00	+ 183,347.00	»	+ 881.00

STRETTO DI MESSINA

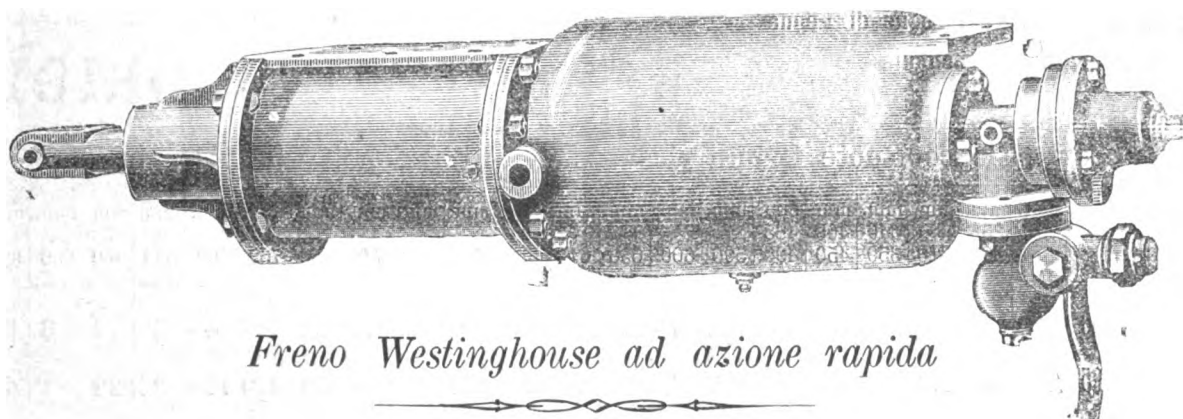
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,697.00	291.00	2,411.00	1,781.00	»	9,180.00	23.00	399.00
1903	4,541.00	270.00	979.00	2,587.00	»	8,377.00	23.00	364.00
Differenze nel 1904	+ 156.00	+ 21.00	+ 1,432.00	- 806.00	»	+ 803.00	»	+ 35.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MARZO 1904.								
1903-904	124,880.00	5,185.00	45,229.00	82,123.00	81.00	257,448.00	23.00	11,193.00
1902-903	117,412.00	4,531.00	30,310.00	76,370.00	81.00	228,654.00	23.00	9,941.00
Differenze nel 1903-904	+ 7,468.00	+ 654.00	+ 14,919.00	+ 5,753.00	»	+ 28,794.00	»	+ 1,252.00

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 > 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12

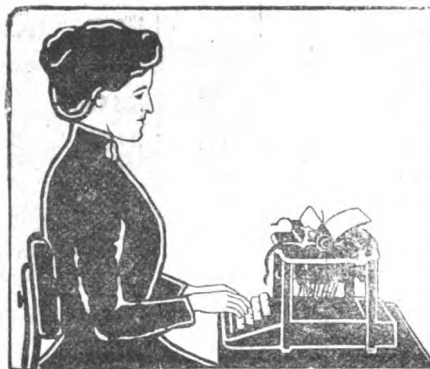


INCHIOSTRI OLEOSI
per Telegrafo
E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.**UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO							OSSERVAZIONI.
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)				
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità		
Via Moncenio												
Torino (via Calais e via Bologna)	163 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Bologna. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 30 giorni.	
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni		
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni		
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni		
Via Genova												
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 80	92 10	—	—	—	zione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.				
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—					
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—					
Napoli (id. id.)	278 55	193 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)					
Via Bologna												
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—					
Roma (id. id.)	262 10	181 35	183 25	129 35	—	—	—					
Brindisi { via Napoli (id. id.)	325 65	235 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)					
Brindisi { via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi					

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULA EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE					
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	9 — p.	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	14 57	—	Lusso	—	—
Douvres	11 05 a.	—	11 — a.	—	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30	23 10	—	—	—	—
Calais (Buffet) Arr.	12 34 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—	—	—
Maritime (via Franco) Par.	1 15 p.	1 20 p.	3 — p.	—	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 —	—	—	—	—	—
Calais-Ville (Buffet) Par.	1 36 p.	—	3 06 p.	—	1 50 a.	1 — a.	Ancona	20 25	—	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries Arr.	—	—	—	—	1 56 a.	—	Bologna	1 35	10 30	—	—	14 20	—
Folkestone (s.l.m. Arr.)	—	11 50 a.	—	4 10 p.	2 29 a.	—	Alessandria	11 25	19 42	—	—	20 55	—
Boulogne (Buffet) Arr.	—	1 24 p.	—	5 54 p.	2 31 a.	—	Torino Arr.	13 10	22 41	—	—	23 —	—
Central (Buffet) Par.	—	2 18 p.	—	6 17 p.	—	—	Brindisi Par.	8 50	—	—	8 —	9 42	—
Amiens (Buffet) Arr.	—	3 25 p.	—	6 23 p.	—	—	Napoli	14 10	—	—	13 40	8 —	—
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 06 p.	5 16 p.	—	4 04 a.	3 — a.	Roma	21 15	—	—	18 30	13 20	—
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	6 21 p.	5 21 p.	—	4 09 a.	3 05 a.	Livorno	20 —	—	—	17 35	12 5	—
Dijon	1 3 ^a cl. (L)	W. L. (H)	Lusso	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a 3 ^a cl.	Par la grande cintura	Firenze	23 5	—	—	20 30	14 48	—
Evian	7 10 p.	8 50 p.	11 40 a.	10 25 p.	9 20 a.	—	Pisa	19 10	—	—	19 19	10 1	—
Genève	12 15 p.	1 21 a.	—	2 55 a.	2 4 p.	—	San Remo	2 50	—	—	0 30	19 18	—
Chamonix	1 10 p.	9 18 a.	—	3 89 a.	2 4 p.	—	Genova	2 50	—	—	4 3	23 —	—
Aix-les-Bains	10 20 a.	7 11 a.	—	11 16 a.	10 44 p.	—	Torino Arr.	7 31	—	—	—	—	—
Chambéry	—	12 40 p.	—	—	—	—	Venezia Par.	—	—	—	—	14 —	—
Modane	8 59 a.	6 19 a.	—	7 4 a.	9 28 p.	—	Milano Par.	—	—	—	—	20 30	—
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . Arr.	9 27 a.	6 45 a.	—	7 25 a.	9 54 p.	—	Novara	—	—	—	—	21 19	—
Torino Par.	1 44 p.	—	10 30 p.	9 54 a.	7 45 p.	—	Torino Arr.	—	—	—	—	23 15	—
Novara Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	—	Torino (D)	7 45	—	18 48	4 30	28 35	—
Milano Par.	21 56	—	9 44	16 47	—	—	Modane (ora franc.) . .	11 32 a.	—	5 80 p.	8 5	2 28 a.	3 24 a.
Venezia Par.	28 05	—	10 15	17 45	—	—	Chambéry	8 2 p.	—	8 40 p.	10 6	4 41 a.	6 44 a.
Torino Par.	4 28	—	23 80	—	18 45	—	Aix-les-Bains	8 45 p.	—	9 10 p.	10 35	5 1 a.	7 18 a.
Genova Par.	30 05	—	3 10	15 —	8 55	—	Chamonix	9 51 a.	—	2 50 p.	—	—	—
San Remo	33 25	—	6 40	18 16	12 3	—	Evian	12 38 p.	—	5 39 p.	—	—	—
Pisa	6 6	—	—	23 32	16 59	—	Genève	1 55 p.	—	7 55 p.	—	—	6 5 a.
Firenze	8 30	—	10 55	23 43	18 55	—	Dijon	12 4 a.	—	2 16 a.	2 41 p.	9 17 a.	1 24 p.
Livorno	7 27	—	14 11	1 38	19 12	—	Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.	11 30 p.	6 18 p.
Roma	5 36	—	15 23	0 35	17 55	—	Paris-Nord	7 09 a.	—	9 58 a.	1 55 p.	6 52 p.	—
Napoli	10 10	—	17 50	7 40	23 48	—	Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	7 52 a.	—	10 48 a.	1 55 p.	7 47 p.	—
Brindisi	18 35	—	23 25	13 36	7 —	—	Paris-Nord	1 2 ^a , 3 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.
Torino Par.	20 05	—	—	15 —	8 55	—	Amiens (Buffet) Arr.	8 30 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.
Alessandria	21 32	—	—	17 30	12 3	—	Central (Buffet) Par.	10 10 a.	—	—	—	—	10 38 p.
Bologna	2 31	—	—	22 20	14 50	—	Boulogne-Tintelleries Arr.	10 14 a.	—	—	—	—	10 48 p.
Ancona	7 13	—	—	7 13	23 —	—	Folkestone	11 52 a.	—	—	—	—	—
Brindisi	21 48	—	—	21 48	10 59	—	Calais-Ville (Buffet) Arr.	11 54 a.	12 mer.	—	—	—	—
Firenze	6 34	—	—	6 34	5 40	—	Calais (Buffet) Par.	12 mer.	—	—	—	—	—
Roma	18 10	—	—	18 10	23 25	—	Calais Maritime (via Franco) Par.	12 09 p.	—	—	—	—	—
Napoli	18 35	—	—	18 35	7 —	—	Calais (Buffet) Par.	12 05 p.	—	—	—	—	—
							Donvres	2 — p.	—	—	—	—	—
							Londres (Ch.-Cross Par. Victoria) Arr.	—	—	—	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.35 pom. — Da P.-L.-M. verso Boulogne. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia a Milano e Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.30 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.30 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transbordo, per la ferrovia della Piccola Orléans.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairët Huguet.

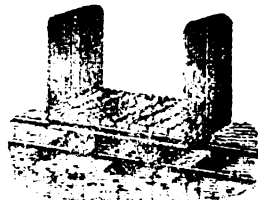
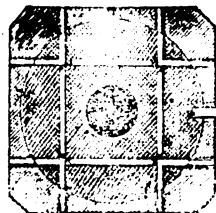
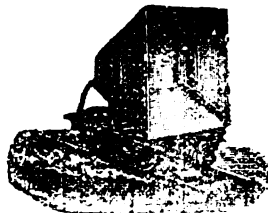
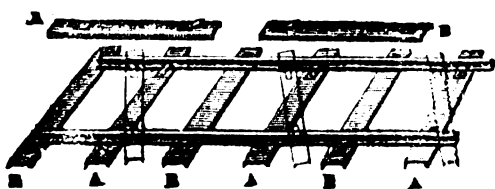
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme
les services de toute l'Europe et un Guide
sommaire indiquant les curiosités à voir dans
les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des
différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et
étrangers, avec carte générale des chemins
de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix:
0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la
Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate**
con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — **Strade Ordinarie**
Vie acquedotti-Telegrafia-Aerostatica
ed Aeronautica

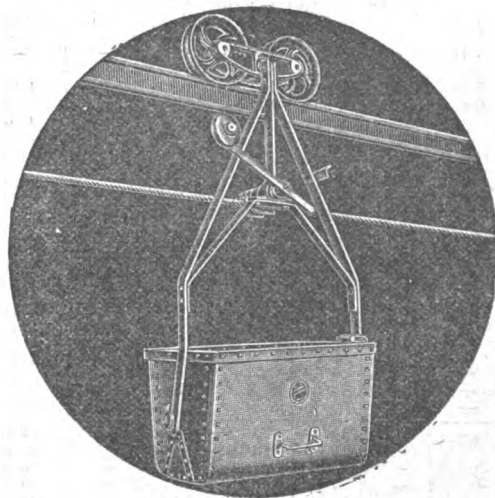
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più
economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SGARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Pardo Direttore

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

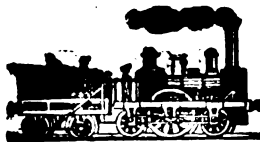
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — Una nuova rete di ferrovie economiche. — Sorveglianza, sindacato e contabilità delle ferrovie. — Le ferrovie transcontinentali. — Ferrovie della Corea. — Le automotrici ferroviarie Purrey e Turgan. — Società Nazionale delle Officine di Savigliano (Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903). — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti) — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

UNA NUOVA RETE DI FERROVIE ECONOMICHE

Tra gli allegati al secondo volume, testè pubblicato, degli Atti della Reale Commissione per l'ordinamento delle Strade Ferrate, trovasi quello del comm. Calvori, funzionario superiore del Regio Ispettorato Generale delle Ferrovie, intorno al progetto di istituire una nuova rete continentale meridionale.

Ecco in sunto i concetti svolti dal comm. Calvori intorno a tale proposta:

I favorevoli risultati sperimentati nel decorso periodo contrattuale porterebbero senz'altro a concludere che, salvo leggere varianti, la divisione delle reti ferroviarie continentali, quale fu attuata con le convenzioni del 1885, dovrebbe essere mantenuta anche in una eventuale stipulazione di nuovi contratti di concessione dell'esercizio delle ferrovie che compongono le reti medesime.

Se non che, prima di addivenire a questa conclusione, occorre richiamare un importante ordine di considerazioni.

È cosa ormai da tutti riconosciuta, non meno dal Governo che dalle Società, essere grave errore l'esercitare le linee di limitato traffico o di interesse prettamente locale, col sistema stesso, necessariamente complicato e costoso, e col lusso, imposti delle esigenze proprie alle linee di grande traffico interno e internazionale.

Questo oneroso sistema non ha mai consentito, e non consente, che si adottino, per le suaccennate linee, né tariffe convenientemente ridotte, né aumento nel numero delle corse dei treni.

Onde avviene che i viaggiatori e le merci, e per difetto di comodità, e per eccesso di spesa, o non si muovono, o non si valgono della strada ferrata, la quale, frattanto, lavora in perdita, non riuscendole di ritirare, dal suo scarso traffico, tanto che valga a coprire le ingenti spese per costosi servizi dell'esercizio e per pesanti treni pressoché vuoti.

È dunque necessario emendare questo errore, proporzionando i mezzi d'opera al fine, così nel campo tecnico, che in quello economico.

Ma la riforma economica e tecnica dell'esercizio delle linee di scarso traffico o di interesse locale, ha, sino ad ora, trovato ostacolo più specialmente nel fatto che queste sono esercitate da quelle stesse Società cui è affidato l'esercizio delle linee di grande traffico. Una grande Società, la quale trae da tali linee le sue principali ed uniche risorse, giacché l'esercizio delle altre linee rappresenta un utile ben limitato, cura lo sviluppo del traffico ed il miglioramento del servizio delle ferrovie che, ad accrescere questa naturale trascuranza, grandemente contribuiscono mediante le garanzie di prodotto o le sovvenzioni chilometriche pagate dallo Stato; e tali garanzie e sovvenzioni non soltanto non interessano abbastanza l'esercente nello sviluppo del traffico delle linee per le quali sono concesse, ma spesso rendono per lui più conveniente l'osteggiarlo. Né di ciò, data la natura industriale della Società, vi è ragione di meravigliarsi.

Per porre rimedio a tale stato di cose, bisognerebbe togliere dalla composizione delle grandi reti tutte le linee di scarso traffico o di interesse locale, per concederle in esercizio ad una Società unica, la quale dovrebbe condurle col noto sistema del servizio economico; con un sistema, cioè, che partendo dalla soppressione su di esse di ogni costosa modalità di esercizio ed attuando sulle medesime un ben inteso servizio di treni leggeri, raggiungesse tali economie nelle spese, da consentire, pur lasciando un conveniente utile netto al concessionario, notevoli ribassi nelle tariffe di trasporto, congiunti ad un conveniente aumento nel numero delle corse giornaliere dei treni.

Così si otterrebbe la giusta commisurazione dei mezzi d'opera al fine.

Allora la ferrovia d'interesse locale diventerebbe vera sorgente di ricchezza per i paesi che attraversa, dando ad essi convenienza nelle spese di trasporto e facilità di comunicazione, e troverebbe essa stessa i mezzi in sé per vivere di vita propria, senza ricorrere, o ricorrendo in misura assai tenue, al sussidio dello Stato.

Il quale, contemporaneamente, troverebbe notevoli vantaggi, anche nei rapporti colle Società concessionarie del-

l'esercizio delle linee di grande traffico, sia pel diretto sgravio di gran parte dell'onere ora ad esso derivante dai patti speciali riguardanti le linee complementari; sia per la semplificazione dei patti di concessione, dalla quale deriverebbe una notevole diminuzione nelle costose operazioni di riscontro; sia perchè scaricando le Società eventualmente concessionarie delle linee di grande traffico della passività e del peso delle linee di scarso traffico, potrebbe ottenere sulle Società stesse patti più vantaggiosi.

La concessione ad un'unica Società di tutte le linee di scarso traffico o di interesse locale, ancorchè sparse su tutta la superficie del Regno, non ha nulla di impossibile.

Di tale ordinamento sono in Francia la « Société générale des chemins de fer économiques » e la « Compagnie des chemins de fer départementaux ». Anche fra noi la « Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche » ha un'organizzazione analoga a questa.

Non bisogna però dimenticare che un esercizio di ferrovie isolate, specialmente per ciò che riguarda la provvista dei materiali e delle materie di consumo, può andare soggetto ad aggravii che peserebbero troppo sensibilmente su di un servizio economico, costringendolo a limitare quelle facilitazioni, che pur importa che al commercio siano date intere. Questi aggravii, più specialmente consistenti in spese di trasporto delle materie di consumo e dei materiali, non si avrebbero quando l'esercizio economico fosse convenientemente fatto dalle Società esercenti le linee di grande traffico a cui le suaccennate locali o di scarso traffico siano congiunte.

E vero che l'esercizio di queste linee non può essere fatto convenientemente da quelle Società; ma non si deve dimenticare però che dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali è stato iniziato un esperimento di servizio economico pel quale fu già promulgata una legge riguardante la ferrovia Bologna-S. Felice, ed un'altra legge, d'ordine generale, sta ora innanzi al Parlamento.

Quale effetto potrà sortire l'organizzazione progettata a tale fine dalla Società predetta, e come possano conciliarsi gli interessi delle ferrovie di scarso traffico con quelli di una Società esercente linee di traffico intenso, deve dirlo appunto l'esperimento ora in corso. Ma ciò tuttavia non deve escludere che, ove una vera rete di strade ferrate di scarso traffico si possa fare, questa si faccia e si affidi ad una Società, la quale attui su tutte le linee che venissero a comporla un adatto sistema di esercizio economico.

Tale concessione varrà a mettere meglio in evidenza gli effetti dell'esperimento suaccennato; e la rete adatta a questa concessione di esercizio noi l'avremo, riunendo nella medesima tutte le linee di scarso traffico che si trovano nella parte meridionale della penisola al sud di Roma.

La rete così costituita abbraccerebbe tutte le strade ferrate limitate a nord della linea (questa compresa) Fiumicino-Roma-Tivoli-Solmona-Campobasso-Termoli, escluse la Roma-Napoli-Salerno, la Napoli-Benevento-Foggia e la Termoli-Foggia-Bari-Otranto, che sono linee di grande traffico.

La nuova rete misurerebbe 2918 chilometri. Colla costituzione di questa rete, l'estensione della Rete Mediterranea rimarrebbe ridotta di km. 1910, scendendo così da km. 5802 a 3892, e l'Adriatica perderebbe km. 1008, riducendosi da km. 5777 a km. 4769.

Le molte forze latenti e le iniziative in germe di cui abbonda questa regione, ricca quanto altre mai di risorse naturali, attendono dalla strada ferrata efficace aiuto per svilupparsi. Quindi la necessità di avere quivi un Ente il quale studi i bisogni di quelle popolazioni in rapporto alla strada ferrata, e che a quei bisogni sappia proporzionare e adattare i mezzi d'esercizio delle strade ferrate alla sua cura affidate.

SORVEGLIANZA, SINDACATO E CONTABILITÀ DELLE FERROVIE

Dalla Relazione che accompagna il progetto relativo alla « Sorveglianza, sindacato e contabilità delle ferrovie », presentato alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto coi Ministri del Tesoro e della Giustizia, si rileva che la sorveglianza e il controllo del Governo riguardano la parte tecnica, amministrativa, contabile e finanziaria dell'azienda ferroviaria, ed hanno per scopo di assicurare che i concessionari adempiano le obbligazioni assunte ed osservino le leggi ed i regolamenti. Gli organi chiamati ad esercitare tali facoltà sono, per la parte tecnica ed amministrativa, il Ministero dei Lavori Pubblici, e, per la parte contabile e finanziaria, il Ministero del Tesoro. La sorveglianza nei riguardi tecnici ed amministrativi ha per iscopo di ottenere che la costruzione, la manutenzione e l'esercizio delle ferrovie siano regolarmente condotti, e che per il personale addetto all'esercizio siano osservate le norme relative alla sufficienza numerica, alla idoneità, agli orari e turni di servizio.

I funzionari governativi possono ordinare riforme di lavori male eseguiti, e costringere i concessionari ad assicurare la continuità dell'esercizio.

Il sindacato, nei riguardi contabili e finanziari, è esercitato sulle scritture e sulla contabilità del concessionario. Perchè il sindacato riesca efficace è necessario precisare bene le norme contabili alle quali deve essere sottoposto ogni concessionario di ferrovie, e far sì che le contabilità siano tenute in modo uniforme e ordinate in modo da fornire al sindacato del Governo tutti gli elementi atti a determinare la situazione finanziaria delle singole aziende nei rapporti con le concessioni, sicchè torni agevole riscontrare quali siano gli utili netti ai fini di una eventuale partecipazione dello Stato, e quali ai fini di un riscatto, e separare i prodotti e le spese di altra industria del concessionario da quelli inerenti alla concessione.

I concessionari debbono annualmente comunicare al Governo la situazione patrimoniale ed il conto speciale consuntivo dell'esercizio. Il prodotto netto, sul quale lo Stato può esercitare diritti di partecipazione, è quello risultante dal conto dell'esercizio, e il capitale, su cui dovrà essere computato il prodotto netto, è per le Società anonime quello azionario, nella misura approvata dal Governo, e, per i privati e per le Società esercenti anche altre industrie, quello indicato negli atti di concessione.

Fra le spese di carattere patrimoniale debbono comprendersi le spese di costruzione e di amministrazione e gli interessi dei capitali durante la costruzione, e quelle per lavori di completamento che hanno aumentato e migliorato il patrimonio.

Saranno dedotte le sovvenzioni dello Stato, della Provincia e degli Enti morali e privati, le quali non siano da iscriverne fra le entrate del conto dell'esercizio.

Le partite che non debbono iscriversi nel conto della costruzione sono le spese per acquisto di materiale mobile degli approvvigionamenti, che alla scadenza non passano in proprietà dello Stato, le spese di fondazione e di costituzione della Società e quelle di organizzazione e primo impianto dell'esercizio.

Dopo il primo decennio dall'apertura di una ferrovia, debbono istituirsi due fondi speciali di riserva destinati rispettivamente alla rinnovazione del materiale metallico di armamento e del materiale rotabile. In caso di decadenza entrambi i fondi passeranno in proprietà dello Stato, mentre che in caso di scadenza, o di riscatto, il fondo pel materiale mobile resterà al concessionario assieme al materiale e l'altro fondo passerà allo Stato per integrazione del grado di consumo dell'armamento.

Il conto consuntivo dell'esercizio deve anche determinare il prodotto netto corrispondente all'annualità che si deve corrispondere al concessionario in caso di riscatto. Tale prodotto netto non è rappresentato dalla differenza tra l'en-

trata e l'uscita del conto, perchè in esso sono iscritte al passivo anche le spese per servizio dei prestiti e per ammortamento del capitale d'impianto. Siccome a provvedere a tali passività, dopo il riscatto, tocca al concessionario riscattato, la differenza deve essere integrata con quelle due partite.

Nella determinazione dell'annualità deve essere calcolato in deduzione l'interesse legale sul valore del materiale rotabile, di esercizio e degli approvvigionamenti, che all'atto del riscatto vengono acquistati o con pagamento diretto o con speciali annualità.

Al concessionario riscattato si devono corrispondere, per lavori eseguiti nell'ultimo decennio, tanti decimi della spesa sostenuta, quanti sono gli anni che ancora mancano a compiere il decennio; salvo che negli atti di concessione sia diversamente stabilito.

Il concessionario, nel presentare il bilancio all'assemblea degli azionisti, deve allegarvi il testo delle osservazioni e riserve, qualora non siano state prima risolte; e l'approvazione del bilancio da parte dell'assemblea non pregiudica i diritti dello Stato derivanti dalle leggi e dagli atti di concessione.

Quando però negli atti di concessione è stipulata la garanzia di un prodotto netto o di un determinato interesse sul capitale, il bilancio preventivo ed ogni variazione debbono essere approvati dal Governo, il quale può promuovere tutti i provvedimenti che valgano ad accrescere i prodotti od a diminuire le spese di esercizio.

Il concessionario deve comunicare entro dieci giorni i verbali e il Governo può fare tutte le osservazioni e riserve che crederà opportune.

Le Società concessionarie debbono comunicare al Governo gli Statuti e le eventuali modificazioni, pel loro esame ed approvazione.

I concessionari non possono assumere in servizio funzionari che da meno di 4 anni hanno cessato dall'incarico di sorveglianza e di sindacato sulle strade ferrate.

I funzionari governativi incaricati del controllo che non adempiano alle loro mansioni, sono soggetti ad un'ammenda che varia da lire 1000 a 2000 e per i recidivi da 2000 a 5000 lire.

Se però alla inobbedienza è accoppiata la mala fede, si può far luogo anche alla decadenza, da proporsi dal Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto con quello del Tesoro, sentito il Consiglio dei Ministri.

La relazione conclude: « Fortificare la sorveglianza del Governo perchè il servizio delle strade ferrate sia regolarmente condotto; assicurare una valida tutela all'interesse economico dello Stato; chiarire le norme intese a ben valutare l'utile netto, e a regolare l'esercizio della facoltà di riscatto; impedire che i concessionari possano volgere a loro esclusivo profitto i benefici delle concessioni: sono questi i fini ai quali mirano le disposizioni del disegno di legge. Per virtù di esse, è lecito confidare, riuscirà vano ogni sforzo contrario all'azione di vigilanza dello Stato, il quale, meglio agguerrito, potrà, rispetto a un sì importante servizio pubblico e ad interessi finanziari di grave momento, esercitare più efficacemente i suoi diritti ».

LE FERROVIE TRANSCONTINENTALI

Domenica scorsa l'egregio ing. E. Pini, vice-direttore dell'Osservatorio Astronomico di Milano, nella sala della Esposizione Permanente di Belle Arti in quella città, ha tenuto una interessante conferenza sull'argomento delle ferrovie transcontinentali, di cui più volte ebbimo occasione di occuparci.

Definite le ferrovie transcontinentali, e cioè non già tutte quelle che congiungono due punti opposti d'un continente, ma soltanto quelle grandi arterie che fanno parte integrale di un anello completo di viaggio intorno al globo, l'oratore notò che esse sono generalmente orientate lungo i paralleli,

così come lo furono sempre le grandi trasmissioni e le più importanti arterie dei commerci. Ne consegue che tale qualifica non si può applicare, per ora, che a poche linee ferroviarie, di cui però ognuna segna un'ardita iniziativa nel progresso delle comunicazioni.

L'ing. Pini prende in esame queste ferrovie, cominciando da quelle che attraverso l'America del Nord uniscono l'Atlantico al Pacifico: prima di tutte la *Central Union Pacific*, iniziata nel 1863, compiuta nel 1869, lunga 2985 km. e del costo di 1300 milioni di franchi; poi le parallele, pure negli Stati Uniti, *Northern Pacific* (3300 km.) e *Southern Pacific*, da New-Orléans a San Francisco (quasi 4000 km.).

L'esempio degli Stati Uniti spinse il Canada a costruire la grande *Canadian Pacific* (circa 6000 km.), superando difficoltà ancor maggiori di quelle, pur tanto grandi, che avevano ostacolato il primo tentativo.

Ma l'anello circumterrestre era rotto dalla grande massa del Continente asiatico; e chi provvide a togliere la soluzione di continuità fu la Russia coll'ardita costruzione della Transiberiana, per cui il viaggio da Parigi a Peking (chilometri 11,700) può essere compiuto interamente in ferrovia nello spazio di 16 o 18 giorni, per ora, e di 14 fra poco, con una spesa sensibilmente inferiore a quella che i passeggeri pagano viaggiando per mare.

L'oratore s'indugiò a discorrere, con molta erudizione, dei vantaggi commerciali e politici di queste grandi linee, della loro concorrenza ai canali transoceanici, e diede poi un rapido sguardo a quelle che già stanno per aggiungersi alla grandiosa serie, o che almeno formano oggetto dei sogni di audaci imprenditori, come la Transahariana e persino la Parigi-New-York attraverso la Siberia e lo Stretto di Behring.

Le approvazioni del numeroso e distinto uditorio salutarono il dotto oratore al termine della conferenza.

FERROVIE DELLA COREA

Nel n. 10 del *Monitore* abbiamo ragguagliato i lettori sulle ferrovie del Giappone e della China. Ora viene la volta delle linee Coreane, le cui notizie, in questi momenti di grande attualità, sono pure di vivo interesse.

Queste linee sono le seguenti:

1) Linea da Seoul a Chemulpo: la concessione fu accordata nel 1896 a un Sindacato americano. I lavori si iniziarono nel 1897 molto lentamente, poi la concessione fu rivenduta per una somma abbastanza rilevante a una Società Giapponese. Alla fine del 1899 la linea fu aperta all'esercizio da Chemulpo al fiume Sim-Jung e nell'agosto 1900 sino a Seoul.

La linea è lunga 42 chilometri, lo scartamento è di metri 1.435; corre in pianura, le opere d'arte sono tutte in legno, eccetto il ponte sul Sim-Jung, lungo 600 metri, a 10 arcate, e costò in tutto dieci milioni di franchi. Tutto il personale è giapponese, l'esercizio è fatto con quattro locomotive assai piccole e di poca portata, il tragitto si compie in un'ora e 45 minuti, essendovi otto stazioni intermedie.

2) Linea da Seoul a Songdo. Questa doveva dirigersi verso Vigiù, posta sul fiume Yalù, ma non è costruita che sino a Songdo.

Fu concessa nel 1896 al Consolato francese, e da questo ceduta a un Sindacato francese: il Governo coreano non garantì il reddito, ma diede gratuitamente la sede stradale. E' costruita sino a Songdo per una lunghezza di 77 chilometri e collo scartamento di un metro.

3) Linea da Seoul a Suven, a Tai-ku e Fusan.

Questa linea non è costruita che in parte, e ultimata avrà uno sviluppo di 450 chilometri.

Fusan è un porto importantissimo al sud-est della penisola e dista 10 ore di mare dal porto giapponese di Simonoseki: Fusan è da lungo tempo occupata dai giapponesi con una fiorente colonia e con truppe.

La concessione di questa linea fu fatta a un Sindacato giapponese, che all'uopo emise 100 mila azioni; il Governo coreano ne acquistò 2000 e concedette gratuitamente la sede stradale, quello giapponese promise un sussidio annuo.

La linea si distacca, ad otto chilometri da Seoul, dalla linea di Chemulpo, ma la costruzione non essendo incominciata che al 1901, non sono aperti all'esercizio che i due tratti estremi, della lunghezza di una quarantina di chilometri, e cioè Seoul-Suven e Fai-ku-Fusan. Non si sono costruite altre ferrovie, ma solo progetti fatti per una linea Seoul-Mokpo, per un'altra Seoul-Gensan ed infine da Gensan-Pen-Jang.

Da quanto si è esposto si rileva che pressochè tutte le linee sono appena incominciate od allo stato di progetto. Sebbene siano ora tutte in mano ai Giapponesi, pure da esse non sarà possibile trarre gran giovamento per il concentramento dell'esercito sbarcato.

LE AUTOMOTRICI FERROVIARIE PURREY E TURGAN

Nel n. 8 del *Monitore* del corrente anno abbiamo annunciato che il Ministero dei Lavori Pubblici aveva autorizzato la Società della *Mediterranea* ad sperimentare sulla linea Roma-Viterbo l'esercizio con vetture automotrici a vapore Purrey, aggiungendo qualche cenno descrittivo di dette vetture.

Ora crediamo cosa utile di completare la notizia, riproducendo dagli *Annali* della Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani i seguenti dettagli:

Le automotrici per ferrovia attualmente in esercizio trasportano presso a poco lo stesso numero di persone d'una vettura ferroviaria ordinaria e possono rimorchiare una o due altre vetture, a seconda delle condizioni della linea. Con esse si può dunque trasportare all'incirca lo stesso numero di persone che trovano posto negli ordinari treni leggeri delle linee di scarso traffico, mentre:

1° è necessario un minor personale, cioè basta un solo macchinista e un fattorino invece delle quattro persone (macchinista, fuochista, capotreno e guardiafreno) che usualmente accompagnano gli ordinari treni;

2° si utilizza meglio il peso morto e il peso aderente, poichè locomotiva tender e bagagliaio e un notevole numero di persone sono tutti riuniti nell'automotrice;

3° la resistenza complessiva del treno è minore, per effetto della diminuzione del peso morto e del numero degli assi;

4° la velocità che può raggiungersi è maggiore, sia per l'accennata diminuzione di resistenza, sia per la maggiore efficacia del freno sull'automotrice;

5° il pubblico è meglio servito, sia per l'accennato aumento di velocità, sia per il numero limitato di persone trasportabili con ciascuno di questi piccoli treni, onde, appena aumenti il traffico, è necessario aumentare il numero dei treni, cioè di concedere al pubblico una maggiore comodità di orario.

Per queste ragioni il Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario fin dal 1900 metteva la questione delle automotrici ferroviarie all'ordine del giorno del Congresso di Parigi e inviava un questionario in proposito a 227 Compagnie. Si ricevettero soltanto 86 risposte, dovute a sette Compagnie, che adottavano o avevano adottato sulle loro linee vetture automotrici. Questo esiguo numero di risposte non permise al Congresso di emettere un voto molto esplicito sull'importante questione. Tuttavia con un ordine del giorno deliberato all'unanimità si incoraggiava la prosecuzione degli esperimenti intrapresi.

In questi ultimi tre anni le Compagnie, specialmente

francesi, hanno corrisposto ai voti del Congresso, perseverando negli esperimenti e negli studi.

Ora è la volta dell'Italia, poichè si ha notizia che la Società per le strade ferrate del Mediterraneo, concessionaria ed esercente della Roma-Viterbo, ha recentemente chiesto ed ottenuto dal Ministero dei Lavori Pubblici di sperimentare su detta linea, e per la durata di tre mesi, l'esercizio con vetture automotrici a vapore, effettuando a tal uopo una quarta coppia di treni, oltre le tre ora in attività.

Le vetture saranno del tipo Purrey, cioè di quel tipo che dal giugno u. s. è in esercizio su alcune linee francesi della P.-L.-M. e della Orléans.




La vettura Purrey in esercizio sulla Orléans, il cui tipo è molto simile a quello che si esprimerà dalla *Mediterranea*, è a tre assi non equidistanti, poichè quello di mezzo dista dall'anteriore metri 3.200 e dal posteriore m. 5.00. Il carico, che, a vettura vuota, grava su ciascuno dei tre assi è di kg. 8720 sull'anteriore, 9480 su quello di mezzo e 5030 sul posteriore; ma a pieno carico è presso a poco uguale su tutti tre. Il solo asse di mezzo è motore.


Il telaio è lungo m. 12.59 e largo m. 3.10; la distanza fra i tamponi anteriori ed i posteriori è m. 13.80.

La cassa, alta m. 3.25 e larga all'interno m. 2.97, oltre al posto per la caldaia, per la posta e per un ampio bagagliaio, comprende uno scomparto viaggiatori con 26 posti a sedere, di cui 21 nell'interno e cinque nella piattaforma posteriore, nella quale, in caso di bisogno, possono trovar posto anche alcuni viaggiatori in piedi.

Nel tipo che sarà adottato sulla Roma-Viterbo, gli assi, il telaio, la caldaia e tutti gli accessori saranno come in questo tipo della Orléans; solo è diversa la ripartizione dello spazio interno della cassa, nella quale, oltre allo spazio per la caldaia e per la posta, identico a quello della Orléans, si avrà un compartimento di prima classe per sei viaggiatori, uno di terza per 16 posti e un ampio terrazzino posteriore pel conducente, dove potranno stare anche 12 viaggiatori in piedi. Si avrà anche il bagagliaio, ma di dimensioni assai minori di quello delle vetture della Orléans. La vettura sarà munita di freno Westinghouse.

La caldaia Purrey per automotrici ferroviarie ha una superficie di riscaldamento di mq. 56 o una griglia di mq. 0.84, ed è timbrata a kg. 20 per metro quadrato.

Essa è del tipo verticale e nella sua parete anteriore ha tre piccole camere situate una sopra l'altra. Nell'inferiore arriva l'acqua, che attraversando una serie di tubi ad , disposti orizzontalmente sopra la camera del fuoco, passa allo stato di vapore umido, che si raccoglie nella seconda camera; detto vapore sale per una serie di tubi a serpentino sino ad un collettore cilindrico superiore, dove si immagazzina sotto forma di vapore fortemente surriscaldato, che, attraverso a due tubi pressochè verticali, ridiscende nella terza camera, d'onde parte il tubo di presa del vapore pei cilindri. Tanto i tubi ad  che i serpentine sono in acciaio e del diametro interno di mm. 17; quelli ad , che sono più direttamente esposti all'azione del fuoco, proteggono in parte da quest'azione i tubi a serpentino, che sono più costosi e per cui quindi conviene un minor onere di manutenzione.

Complessivamente i tubi ad  e a serpentino sono 24.

Il combustibile che s'impiega è il coke; la provvista di esso è contenuta in una tramoggia, della capacità di circa kg. 150, situata sulla sinistra della caldaia.

Il fondo di questa tramoggia è inclinato di 30° all'orizzonte e si trova sul prolungamento della griglia del focolaio; cosicchè, sotto l'azione del peso e delle trepidazioni, il focolaio si ricarica automaticamente.

L'alimentazione della caldaia si effettua mediante due piccoli motorini che aspirano l'acqua da un serbatoio della capacità di litri 1280, collocato sotto la parte anteriore della vettura.

Il motore, che è del sistema Compound, a quattro cilindri disposti in tandem, è fissato sotto il telaio e agisce

direttamente sull'asse motore per mezzo di una catena di trasmissione. Il numero delle rivoluzioni dell'albero motore è uguale a quello dell'asse su cui agisce. I cilindri ad alta pressione hanno un diametro di 140 millimetri, quelli a bassa di 200 millimetri. La corsa comune è di 200 millimetri.

L'illuminazione delle vetture è fatta con lampade ad olio, il riscaldamento col vapore di scarico dai cilindri.

Dai risultati ottenuti con le automotrici Purrey sulle linee della P.-L.-M. si deduce che lungo le linee con numerose curve di 300 e 400 metri di raggio e pendenze dal 18 al 20 per cento, sviluppantisi per tre chilometri di lunghezza, si è mantenuta facilmente la velocità di venti chilometri all'ora con la pressione in caldaia di 8 a 10 chilogrammi, avendosi in servizio la sola automotrice. Questa stessa velocità si conserva aumentando la pressione fino a 14 chilogrammi, allorchè l'automotrice trascina un'altra vettura, cioè complessivamente 38 tonn.; finalmente, con la pressione di 20 chilogrammi l'automotrice può rimorchiare due veicoli, cioè un peso totale di 52 tonnellate, sempre conservando la velocità media di km. 20 all'ora. In quest'ultimo caso il consumo di coke è stato di kg. 3.90 per chilometro e la vaporizzazione di kg. 4.50 d'acqua per chilogramma di coke.

Dai risultati ottenuti con il tipo adottato dalla Orléans si deduce che lungo le linee di più di 100 chilometri di lunghezza, con curve di 300 metri di raggio e rampe del 15 per cento, sviluppantisi anche per oltre 3000 metri, l'automotrice può rimorchiare un'altra vettura pel carico complessivo di 42 tonn., conservando in piano velocità di 60 chilometri, e in salita quella di 40 chilometri all'ora.

La linea Roma-Viterbo ha circa 90 chilometri di lunghezza e salite e discese abbastanza frequenti anche del 25 per mille, e raggi di curvatura di 300 metri. E' a sperarsi tuttavia che, modificando, ove occorra, il tipo Purrey della Orléans per meglio adattarlo a questa nostra linea, i valenti ingegneri della Mediterranea sapranno far riuscire bene questo primo esperimento d'esercizio ferroviario con automotrici a vapore, sul quale giustamente si fondano molte speranze.

Incoraggiati dagli accennati risultati, le ferrovie di Stato francesi e la Compagnia Reale delle ferrovie del Portogallo stanno facendo costruire rispettivamente due e quattro automotrici Purrey.

Noi veniamo un po' in ritardo, poichè l'esperimento sulla Roma-Viterbo pare non possa aver luogo che nella prossima estate; ma se, come tutto lascia con fondamento presumere, se ne avranno i buoni risultati da tutti desiderati, la Mediterranea presenterà all'approvazione del Governo un programma completo per l'esercizio economico di questa linea, programma che potrà facilmente estendersi a molte altre delle nostre linee di scarso traffico.

Così l'esercizio economico con automotrici a vapore, senza pregiudicare quello elettrico, là dove questo si dimostri più conveniente, anzi potendo spesso contribuire a favorirne lo sviluppo, ci avvierà, speriamo, a una soddisfacente soluzione del problema dell'esercizio delle nostre linee a traffico limitato, problema di cui da noi si è tanto parlato, ma per cui finora poco si è fatto.

*

Riportiamo ora dalla *Révue Générale des Chemins de fer* le seguenti notizie su altra automotrice ferroviaria a vapore con caldaia Turgan in istudio presso la Ferrovia del Nord francese.

Questi studi sono condotti allo scopo di rispondere al programma speciale d'esercizio della rete del Nord, che esige di poter scegliere una qualunque stazione come stazione di partenza, senza farvi installazioni e spese speciali, cioè scambi, piattaforme girevoli, ecc. Il costo chilometrico dei nuovi treni deve essere estremamente basso, in modo da compensare l'aumento del numero dei chilometri percorsi. Occorre quindi un mezzo di trasporto che possa cir-

colare indifferentemente nelle due direzioni senza farlo girare, e che riduca sensibilmente le spese di condotta e di trazione.

La nuova vettura automobile è stata studiata e costruita secondo questi criteri dal signor Du Bousquet, capo del materiale e della trazione, e ha dato alle prove risultati pienamente soddisfacenti.

La questione di poter fare circolare la vettura indifferentemente nei due sensi, è estremamente difficile a raggiungersi con la trazione a vapore, non potendosi trasportare la caldaia da un capo all'altro. Il problema, che pare a prima vista insolubile, è stato molto ingegnosamente risolto nel seguente modo. La nuova vettura costruita dalle Ferrovie del Nord ha al centro la cabina del macchinista, avente tutta la larghezza della vettura. Il macchinista ha due posti diversi, secondo il senso della marcia; è sempre a sinistra, cioè dal lato dei segnali. Inoltre il soffitto della cabina è sopralzato di tanto che egli possa facilmente scoprire al di sopra del tetto della vettura i semafori posti indifferentemente a destra od a sinistra, ma sempre molto in alto.

La vettura in questione è quindi costituita di tre parti distinte: al centro la cabina del meccanico, la caldaia, il motore ed un piccolo compartimento per bagagli capace di contenere kg. 500 e che può essere trasformato, in momenti d'affluenza, in un compartimento per viaggiatori. Da una parte e dall'altra due altri elementi; da una parte cioè un compartimento di terza classe, dall'altra un altro compartimento diviso in prima e seconda classe. I sedili sono disposti longitudinalmente. L'accesso dei viaggiatori si fa per quattro vaste piattaforme coperte; le estreme possono contenere otto viaggiatori, le altre non servono che per il passaggio.

Ciascuna vettura può contenere complessivamente 82 viaggiatori, di cui 56 seduti e 22 in piedi.

La caldaia, timbrata a 18 kg., è, come si è detto, del sistema Turgan a tubi d'acqua. L'apparecchio motore si compone di due cilindri Compound, ma un apparecchio speciale permette anche d'andare a semplice espansione.

Ogni elemento della vettura è sopportato da due assi. La lunghezza totale del veicolo è di m. 26.21 e il suo peso a vuoto di circa tonn. 41.

SOCIETÀ NAZIONALE DELLE OFFICINE DI SAVIGLIANO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti sull'esercizio 1903.

SIGNORI AZIONISTI,

Vi abbiamo convocati in Assemblea, com'è nostro dovere, per rendervi conto del nostro operato nel decorso Esercizio, ed abbiamo la soddisfazione di annunciarvi che i risultati del medesimo non furono meno confortanti di quelli del 1902.

L'ammontare delle ordinazioni ricevute è stato sensibilmente superiore a quello dell'esercizio precedente, specialmente per effetto di importanti forniture assunte di materiale mobile e costruzioni metalliche.

L'importo del materiale fatturato è stato di L. 6,846,314.61, ma devesi notare che alcuni lavori di speciale importanza, non essendo completamente consegnati, non fu possibile addebitarli ai rispettivi committenti.

L'Esercizio 1903 ha lasciato all'esercizio 1904 un'eredità di lavori in corso non inferiore a quella rimasta dal 1902, e cioè circa L. 4,173,700.

Come sempre ha praticato, la Direzione non tralascierà nè cure nè ricerche per ottenere altro lavoro, e si può avere fiducia che anche all'esercizio in corso sarà conservata l'attività di affari constatata per gli ultimi esercizi trascorsi.

Voi potete quindi guardare fidenti all'avvenire, traendone

convinzione dal Bilancio che abbiamo l'onore di sottoporvi e dal quale risulta quanto sia solida la situazione della Società.

Il conto *Impianto* segna la naturale decrescenza in rapporto all'annuale estrazione delle obbligazioni.

Rilevasi un aumento sul conto *Immobilì, Ingrandimenti e Nuove costruzioni* perchè, per provvedere ad un maggiore sviluppo dei lavori, abbiamo ritenuto conveniente acquistare uno stabile attiguo all'Officina Succursale, colla quale anni addietro già costituiva un unico corpo. Tale aumento è pure in relazione colla diminuzione che sarà notata al conto *Debitori*, per effetto del prelevamento fatto dal fondo disponibile presso le Banche.

Il conto *Materiale* segna una diminuzione corrispondente alla minore valutazione fatta del macchinario, degli attrezzi e del mobilio che sono in continuo deperimento, giusta la massima impostaci, e che voi ben conoscete, di dare alla consistenza patrimoniale il valore attendibilmente più prossimo al reale.

Il conto *Magazzino* presenta una diminuzione dovuta al movimento normale.

È aumentata la cifra delle *Costruzioni in corso* per effetto delle notevoli ordinazioni avute specialmente nel 2° semestre 1903 e per il fatto pure già accennato che alcuni importanti lavori non si poterono fatturare perchè non completamente consegnati.

Il conto *Cauzioni e Depositi* segna un aumento per il fatto che, mentre abbiamo dovuto provvedere alla garanzia delle ultime forniture avute dalle Amministrazioni Ferrovie, non ci fu possibile ottenere nello scorso esercizio la restituzione delle cauzioni concernenti forniture già esaurite. Il conto *Valori* accusa un aumento corrispondente ad alcuni depositi statici restituiti nel corso dell'esercizio, mentre ai nuovi depositi già avevamo provveduto a mezzo delle Banche.

Infine il conto *Debitori* segna una diminuzione che è in relazione coi meno notevoli ritardi nei pagamenti da parte dei principali Clienti, al fatto delle fatture non ancora stilate accennato a proposito del conto *Costruzioni in corso*, ed al diminuito fondo presso le Banche in seguito all'acquisto già accennato del nuovo stabile.

Al passivo il conto *Obbligazioni* è diminuito di L. 50.500, importo delle 101 obbligazioni collocate sorteggiate nell'anno.

I fondi di *Riserva e d'Ammortizzazione*, segnano l'aumento corrispondente alle relative quote statutarie sugli utili dell'esercizio precedente.

Il conto *Creditori per Cauzioni e Depositi* non è che la contropartita del conto attivo *Cauzioni e Depositi*.

Il conto *Creditori* segna un aumento in relazione cogli approvvigionamenti che si ebbero a fare corrispondentemente ai lavori assunti negli ultimi mesi dell'esercizio ed all'aumento del conto *Costruzioni in corso*.

La cifra di utili risultanti per lo scorso esercizio raggiunge le L. 366,634.22.

Questo risultato è dunque più favorevole di quello dell'esercizio precedente, ed è frutto della prudenza costantemente seguita nella determinazione degli utili dei singoli esercizi.

Possiamo quindi proporvi un dividendo di L. 55 per azione, pari all'110/0 sul Capitale Azioni.

Con ciò il dividendo medio industriale per l'ultimo decennio raggiungerebbe il 60/0.

Se la nostra proposta sarà da voi approvata, la ripartizione degli utili sarà fatta nel modo seguente:

Al Municipio di Savigliano	L. 7,332.70
Al fondo di riserva	» 7,332.70
Al fondo d'ammortizzazione	» 29,330.75
Al Consiglio d'Amministrazione ed al Direttore Gerente	» 46,444.90
Agli Azionisti	» 275,000.00
A conto nuovo	» 1,193.17

L. 366,634.22

Della somma attribuita al Consiglio d'Amministrazione, L. 10,870.10 che spetterebbero ad un Amministratore De-

legato, rimarranno al conto *Profitti e Perdite*, mancaudo il titolare.

Proponiamo che il dividendo venga pagato dal 2 aprile prossimo in poi nella predetta ragione di L. 55 per azione, contro ritiro delle cedole 44 e 45.

Vi ricordiamo per ultimo che quest'anno viene a finire il mandato degli Amministratori, signori: Fenolio ing. comm. Michele; Bovy cav. Marcello; Doat ing. comm. Enrico; Moreno ing. comm. Ottavio; Ophoven ing. Armando, i quali sono tutti rieleggibili.

Dovete poi eleggere i Sindaci ed i Supplenti, il cui mandato deve rinnovarsi, per legge, ogni anno, e stabilire la indennità da corrispondersi al Collegio Sindacale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Traforo del Sempione.

Confermando la notizia che abbiamo pubblicato nel precedente numero, della ripresa, il 22 marzo, dopo 4 mesi di sospensione, della perforazione meccanica del traforo dal versante svizzero, possiamo aggiungere che dal detto giorno si avanza con tre attacchi per circa tre metri giornalieri, i quali aggiunti ai cinque che si fanno dal lato di Iselle, rappresentano otto metri al giorno.

Se le cose continuano così, come si ha motivo di sperare, il Sempione sarà totalmente forato in settembre p. v.

> <

Per le ferrovie complementari.

Il 30 scorso marzo il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha inaugurato i Lavori della Commissione istituita per l'esame preliminare delle domande di concessioni di nuove ferrovie.

Il Ministro ha spiegato i concetti dai quali fu guidato nella nomina della Commissione, ha raccomandato l'esame sollecito delle domande relative alle ferrovie complementari e quindi ha invitato la Commissione ad occuparsi d'urgenza delle ferrovie Bologna-Verona e Monza-Besana-Molteno.

Ritiratosi il Ministro, la Commissione ha discusso i criteri generali a cui informare i proprii studi, ed ha stabilito di tenere la prossima adunanza il 6 aprile per l'esame della domanda di concessione della ferrovia Bologna-Verona.

> <

Per la valigia delle Indie.

Il giorno 29 marzo u. s. si tenne in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una conferenza allo scopo di avvisare i mezzi più adatti a migliorare il servizio dei treni della Valigia delle Indie.

Presero parte alla conferenza: *Pel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate*, i signori cav. ing. G. Barili, cav. ing. G. Pagano, cav. ing. L. Boschi, cav. ing. A. De Sanctis, cav. ing. L. Stern, ing. G. Nucci e avv. De Gregorio; *per la Direzione Generale delle opere idrauliche*, il signor cav. ing. V. Fiorentino, ingegnere-capo del Genio Civile a Lecce; *per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi*, i signori comm. P. Lonardi e cav. L. Blengini; *per la Società esercente la Rete Adriatica*, il signor comm. ing. L. Alzona; *per la Società esercente la Rete Mediterranea*, il signor cav. M. Mantovani.

I delegati delle varie Amministrazioni si sono messi d'accordo circa i nuovi impianti aventi per scopo di facilitare il servizio dei treni celeri della Valigia ed hanno ritenuto che si debba dar corso ai progetti per la rifor-

nitura accelerata dei treni in doppia trazione e provvedere alla sistemazione del binario di diramazione al Porto di Brindisi ed ai lavori ferroviari al Porto stesso, consistenti essenzialmente nel prolungamento del binario di banchina e nell'impianto di altro binario.

><

Per le esportazioni dalla Sicilia.

Ci informano da Palermo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, in conformità agli accordi presi col Ministero dei Lavori Pubblici, ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di facilitazioni per agevolare l'esportazione dalla Sicilia al Continente italiano ed all'estero di derrate alimentari, frutta, ortaglie, verdure ed agrumi.

Le dette facilitazioni consistono nell'ammettere che il trasporto delle suaccennate merci, che a norma di tariffa dovrebbe essere pagato in partenza, possa invece essere pagato a destinazione, permettendo agli speditori di gravare di spese anticipate, per somma uguale all'ammontare delle tasse di porto, le spedizioni di cui trattasi.

L'anzidetta facoltà è però subordinata ad alcune condizioni ritenute indispensabili per garantire tanto all'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, quanto alle altre Società cointeressate nei trasporti, il pagamento delle tasse di porto, qualora queste non si potessero riscuotere dai destinatari.

Col provvedimento in questione, che sappiamo essere in corso di esame presso i competenti Ministeri, verrà tolto uno dei principali ostacoli allo sviluppo del traffico delle merci sopraricordate, che consiste nell'obbligo fatto allo speditore di pagare, in partenza, il prezzo di trasporto delle merci suscettibili di diminuzione o di perdita per naturale deperimento.

><

Un quadriennio di lavori pubblici.

L'on. Tedesco ha presentato alla Camera due disegni di legge. L'uno riguarda l'autorizzazione di nuove spese e la ripartizione degli stanziamenti durante il quadriennio 1904-905 al 1907-908. Con esso si provvede:

- all'isolamento del palazzo Madama in Roma;
- alla costruzione della nuova aula della Camera;
- alla prosecuzione del palazzo di giustizia e del monumento a Vittorio Emanuele II in Roma;
- alla sistemazione degli edifici universitari di Napoli;
- alla difesa delle strade comunali e provinciali contro le frane;

- a miglioramenti di strade nazionali e di opere idrauliche di seconda categoria.

Si provvede pure ai fondi necessari per le strade provinciali, siano esse eseguite dallo Stato o direttamente dalle provincie con sussidio dello Stato.

L'altro disegno di legge concerne le riparazioni dei danni recati dalle alluvioni e dalle frane nel secondo semestre 1903, alle opere dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, nonché alla sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica.

><

La delegazione internazionale del Sempione.

Il Governo svizzero ha mandato al Governo nostro le sue proposte per il funzionamento della delegazione internazionale del Sempione, che si deve istituire in base all'ultimo trattato. Queste proposte sono ora in esame presso i Ministeri degli Esteri, dei Lavori Pubblici e del Tesoro.

><

Consiglio delle tariffe.

L'Unione delle Ferrovie d'interesse locale ha delegato quale membro del Consiglio delle tariffe per il periodo dal 23 marzo 1904 al 30 giugno 1905 il sig. ing. cav. Vittorio Franzi, consigliere d'amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, il quale andrà a sostituire il cav. Enrico Coppola scaduto dal mandato.

><

Le strade vicinali.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, persuaso che uno degli argomenti, il cui esame reclama le sue premure, è quello delle strade vicinali destinate a servire agli interessi della viabilità non solo, ma anche e principalmente a quelli della pubblica economia e dell'agricoltura, si è proposto di completare gli studi fino ad ora eseguiti intorno al riordinamento di questa parte del servizio stradale dai suoi predecessori, per poter concretare un disegno di legge.

A raggiungere nel miglior modo lo scopo, considerato che poteva essergli sommamente utile la cooperazione dei Prefetti, delle Deputazioni provinciali, dei Comizi Agrari, dei Compartimenti del Genio Civile, degli Ispettori forestali, degli Uffici del Genio Civile, delle Scuole superiori di Agricoltura, dell'Istituto superiore Agrario sperimentale di Perugia, dell'Istituto forestale di Valle Ombrosa, delle Scuole speciali di Agricoltura, delle Scuole pratiche e delle Cattedre ambulanti di Agricoltura, si è rivolto alle Autorità medesime per quelle osservazioni e proposte che credessero opportuno di comunicargli in materia.

A tal fine ha riprodotto le disposizioni della vigente Legge 20 marzo 1865, allegato F, sui lavori pubblici e gli studi finora eseguiti, e li ha trasmessi alle anzidette Autorità affinché li esaminino e glieli restituiscano con dette osservazioni o proposte entro il prossimo aprile.

><

Un nuovo ordinamento nell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Il Re ha firmato il Decreto che approva il nuovo ordinamento dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

I servizi sono ripartiti in tre Direzioni generali: 1) Ponti e strade: Direttore generale Braggio; 2) Opere idrauliche: Direttore generale Manganella; 3) Bonifiche e porti: Direttore generale Barbarisi.

Oltre ai Direttori generali vi è un Segretario generale che comprende anche la Ragioneria alla dipendenza del Sotto-Segretario di Stato.

><

Per il trasporto dei vini nell'inverno.

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo accennato ad una istanza della Camera di Commercio ed Arti di Verona intesa ad ottenere che anche in Italia, come si pratica in qualche Paese estero, si provvedesse, nei mesi di inverno, al riscaldamento del vino che si trasporta negli appositi serbatoi, onde così garantirlo da possibili danni dipendenti dal freddo; o quanto meno si ammettesse nei mesi invernali il trasporto dei vini a grande velocità con pagamento dei prezzi stabiliti per la piccola velocità.

Ora veniamo informati che l'Adriatica, alla quale era stata comunicata la istanza della Camera di Commercio di Verona ha dichiarato che l'adottare un sistema di riscaldamento dei serbatoi destinati al trasporto del vino

importerebbe l'applicazione di apparecchi assai dispensiosi per costruzione e per manutenzione, e per di più determinanti un aumento del peso morto dei carri stessi e quindi una maggiore spesa di trazione.

Le cisterne munite di tale apparecchio dovrebbero essere riscaldate a vapore, riscaldamentoo questo che, specialmente in Italia, funziona solo per treni diretti, i quali non potrebbero impegnarsi per servizi simili. Del resto, l'adozione del provvedimento in parola, non risulta sia riconosciuta necessaria dagli speditori in generale in quanto che, nessun'altra Camera di Commercio fece voti o domande del genere; ed all'estero, dove il clima è più rigido del nostro, le ferrovie francesi, austro ungariche, tedesche, ecc., non si hanno carri riscaldabili pel trasporto dei vini.

L'anzidetta Società si è pertanto dichiarata contraria all'adozione dell'invocato provvedimento; come altresì si è pronunziata contraria all'altro provvedimento, domandato in via subordinata, per la ragione che i limitatissimi mezzi della piccola velocità non costituiscono una remunerazione adeguata alle prestazioni della ferrovia per trasporti a grande velocità.

Rapporto dell'Ufficio centrale dei trasporti di Berna.

L'Ufficio centrale dei trasporti internazionali ferroviari residente in Berna, ha presentato il suo undecimo rapporto annuale (relativo al 1903) agli Stati partecipanti alla Convenzione internazionale sui trasporti di merci in ferrovia.

Dal detto rapporto ricaviamo;

L'organizzazione dell'Ufficio centrale non ha subito modificazioni di sorta.

Una 8^a edizione della lista delle ferrovie alle quali si applica la Convenzione di Berna dal 1° gennaio 1903 fu compilata dall'Ufficio centrale e spedita, come d'uso, agli Stati contraenti ed alle Amministrazioni ferroviarie interessate.

La lunghezza totale delle linee soggette alla Convenzione era, al 31 marzo 1903, di chilometri 207,093.

Le modificazioni avvenute nella lista durante l'anno consistono nella radiazione di sette ferrovie private in Germania e di una ferrovia privata in Svizzera, che divennero rispettivamente proprietà di Stato.

Una *Impresa tedesca* e due *Imprese svizzere* furono iscritte nella lista, come anche la *Comunicazione per mezzo di chiatte a vapore da Warnemünde (Alemania) a Giedser (Danimarca)*.

Altre modificazioni si resero necessarie dalla designazione espressa nella lista, di linee appartenenti a Reti iscritte alla Convenzione internazionale, ma che non vi dovevano essere sottomesse stante la loro poca importanza.

Quattro linee italiane della Rete Adriatica, che, in seguito alla introduzione del servizio economico, erano state escluse dal traffico internazionale, sono state nuovamente sottomesse alle regole della Convenzione; dovendo il loro esercizio essere ripreso alle condizioni di prima dal 1° gennaio 1904.

Con circolari in data 9 e 24 aprile 1903, l'Ufficio Centrale ha partecipato agli Stati contraenti a che punto si trovava la questione della compilazione e pubblicazione di una *Statistica internazionale delle ferrovie*. Questa questione è ancora stazionaria.

In occasione di un caso speciale, la R. Direzione delle ferrovie a Elberfeld domandò all'Ufficio Centrale di pronunciarsi sul quesito: « Se una stazione (francese) destinataria non sarebbe stata obbligata a compiere in luogo

e vece del destinatario, le formalità doganali relative ad una spedizione della quale, alla frontiera (francese) era stato omesso lo sdoganamento, contrariamente alle prescrizioni fatte dallo speditore nella lettera di vettura ».

Più tardi la R. Direzione stessa completò e precisò la sua domanda in questo senso che le Amministrazioni da cui dipendevano la stazione destinataria e la stazione di frontiera dovevano essere dichiarate solidariamente responsabili per il pagamento delle spese cui aveva dato luogo l'inadempimento delle formalità doganali. Chiuso il processo, l'Amministrazione nel cui raggio si sarebbe dovuto fare lo sdoganamento alla frontiera, dichiarò assumersi le spese di lite. L'Ufficio Centrale, non avendo quindi più a pronunciarsi, si limitò a dichiarare chiusa la vertenza.

Il 29 settembre 1903 il Consiglio Federale Svizzero ha potuto constatare che tutti gli Stati facenti parte dell'Unione avevano aderito alla domanda del Governo di Rumania per essere ammesso nell'Unione pel trasporto delle merci in ferrovia. Informazione detto Governo, gli si presentò per la firma un Protocollo di adesione, il quale non appena sarà ricevuto dall'Ufficio Centrale verrà notificato a tutti gli Stati contraenti.

In vista della 2^a conferenza ordinaria di revisione che si terrà probabilmente verso la fine dell'estate del 1904, la Francia, il Belgio, la Danimarca, i Paesi Bassi e la Svizzera hanno formulato le loro proposte; l'Italia anche ha presentato un certo numero di voti e di osservazioni di cui aspetta la redazione definitiva.

La spesa sostenuta pel funzionamento dell'Ufficio Centrale di Berna, sotto deduzione degli introiti fatti, ammontò nell'undecimo esercizio a L. 92,475.76, che furono ripartite fra gli Stati contraenti in ragione di centesimi 44.65425 per chilometro di linea afferente a ciascuno di essi, nella misura seguente:

Allemagna	km. 53,587	L. 23,928.87
Austria	» 19,341	» 8,636.57
Ungheria	» 17,195	» 7,678.29
Bosnia-Erzegovina.	» 885	» 395.19
Belgio	» 4,594	» 2,051.41
Danimarca	» 1,974	» 881.47
Francia	» 38,783	» 17,318.25
Italia	» 13,144	» 5,869.35
Lussemburgo	» 376	» 167.90
Paesi Bassi	» 2,673	» 1,193.60
Russia	» 50,971	» 22,760.71
Svizzera	» 3,570	» 1,594.15

Totale km. 207,093 L. 92,475.76

><

Derivazione di acque pubbliche.

I Comuni di Taleggio e Veduggio (Bergamo) hanno chiesto la concessione di derivare dal torrente Salzana, influente dell'Enna, la quantità media di litri 200 di acqua al 1°, allo scopo di produrre, con un salto di m. 147.37, la forza di cavalli dinamici nominali 147.37, da convertirsi in energia elettrica per il servizio di illuminazione e di piccole industrie. Per l'esecuzione di questa opera è stata preventivata la spesa di L. 37,000.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per la istituzione in via di esperimento dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Cernusco-Merate a Como (via Monza).

— La stessa Società ha pure disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, per le tre classi, dalla stazione di Modena a quella di Borgo S. Donnino.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *Elettricità*, sono state emanate le seguenti sentenze:

1) Dalla *Cassazione di Roma*: « In controversia relativa alle spese di trasloco dei sostegni d'una conduttura elettrica, è di esclusiva competenza del magistrato ordinario decidere se esse debbano essere sopportate dai comuni interessati a detta conduttura, o dalla società costruttrice, e se il ritardo del trasloco stesso possa dar luogo ad azione per risarcimento di danni contro la parte ritardataria ».

2) Dalla *Cassazione di Torino*: « Il regolamento 23 ottobre 1895 per l'applicazione della legge sull'energia elettrica, emanato dal potere esecutivo per delegazione fattagliene con l'art. 8 della legge medesima, è pienamente costituzionale ed efficace. La concessione di impianto di condutture elettriche è di esclusiva competenza del Prefetto o, trattandosi di più provincie, del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ed al Comune per quanto concerne l'attraversamento di strade o piazze pubbliche; nessuna autorizzazione deva essere data dal concessionario, non avendo esso competenza che a stabilire le norme del caso al limitato scopo della viabilità e della sicurezza pubblica. Il concessionario non ha obbligo di notificare al Comune prima dell'inizio dei lavori l'ottenuta autorizzazione prefettizia ».

3) Dalla *Cassazione di Roma*: « L'autorità giudiziaria è competente a conoscere di tutte le opposizioni e le controversie concernenti la servitù di passaggio e di appoggio per condutture elettriche, ai termini della legge 7 giugno 1904, non soltanto per ciò che riguarda le modalità d'impianto dei materiali e dell'esercizio e la misura delle relative indennità, ma anche sulla sussistenza o meno del diritto alla servitù ».

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Provvisoria di piattaforme*).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato la proposta presentata dalla Società Mediterranea onde sostituire tre piattaforme da m. 4.50 con altre da m. 5.50, per l'impianto di un nuovo ponte a bilico da 30 tonnellate nella stazione di Roma-Termini, per la spesa di L. 29,330.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Appalto di lavori*).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, il 28 marzo hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Lavori di terra e murari per l'impianto di un binario di precedenza nella stazione di Caldiero, per l'importo di L. 17,000. Delle 8 Ditte ammesse alla gara 7 hanno presentato offerte variabili da 1.25 a 21.15 di ribasso e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Rizzi di Larino, qual migliore offerente;

Lavori di terra e murari per l'impianto di un binario di precedenza nella stazione di Montebello Vicentino, per l'importo di L. 48,200. Delle 12 Ditte ammesse alla gara solo 3 hanno presentato offerte variabili dall'1 al 20.25 per cento, e l'appalto è rimasto aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Luigi Rizzi di Larino.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(*Affari trattati nell'adunanza del 28 marzo 1904*).

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Vaudagnotti, assuntrice dei lavori di consolidamento del ponte sul rio Tagliata, lungo la linea Savigliano-Saluzzo.

Domanda dell'Impresa Ferrarese pel condono della multa inflittale per ritardato compimento dei lavori relativi all'impianto d'un binario indipendente nella stazione di Verona P. N.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Taralini per il miglioramento delle case cantoniere della linea Sondrio-Colico-Chiavenna.

Transazione con l'Impresa Picini, assuntrice dei lavori di riparazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Pescara, sulla linea Roma-Sulmona.

Proposta per l'impianto del terzo binario e per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Chieti-Serracapriola sulla linea Ancona-Foggia.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa De Maria per la costruzione della condotta d'acqua alimentatrice del rifornitore della stazione di Pizzo Maierato.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Comi, assuntrice dei lavori per il ripristino dell'argine ferroviario fra i km. 13.100-13.480 della linea Alessandria-Acqui.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Vigilante, assuntrice dei lavori di consolidamento della costa montuosa fra i km. 368.500 e 369.000 della linea Battipaglia-Reggio.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Polazzi in dipendenza dei lavori per la sistemazione del sottovia di Cattolica e del ponte sul rio Badia sulla linea Bologna-Ancona.

Vertenza relativa all'addebito delle spese per le opere di difesa e di manutenzione del ponte sulla Dora Baltea presso Calciavacca, sulla linea Chivasso-Casale.

Proposta per tacitare i reclami sollevati dal Comune di Niella, in dipendenza della costruzione della ferrovia Savona-Bra.

Trasformazione a trazione elettrica della tramvia Croce del Lago-Portici-Torre del Greco.

Nuovo progetto del primo gruppo dei lavori d'ampliamento della stazione di Loreto.

Progetto di massima per l'ampliamento generale della stazione di Mantova e progetto particolareggiato per la costruzione delle pensiline metalliche.

Atto di sottomissione della Società Adriatica per l'assunzione a forfait della mano d'opera relativa al rinnovamento di binario in acciaio e con modelli rinforzati da eseguirsi in alcune linee.

Progetto per la costruzione d'un fabbricato ad uso dormitorio del personale viaggiante e di macchina, presso la stazione di Chiasso.

Regolamento d'esercizio per la ferrovia funicolare del Vesuvio.

Domanda della Ditta « La Metallurgique » di Bruxelles pel condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Mediterranea.

Proposta per la riduzione della multa inflitta alle Acciaierie di Terni per ritardata consegna di arpioni per la Rete Mediterranea.

Progetto per il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Fanzolo, sulla linea Padova-Montebelluna.

Proposta per la concessione d'un compenso alla Ditta

Contino, assuntrice delle opere occorrenti per l'applicazione dei provvedimenti igienici nell'interesse del personale lungo il tronco Messina-Catania.

Progetto per il consolidamento della trincea in frana fra i km. 250.440-250.700 della linea Montepescali-Asciano.

Tipi delle vetture automotrici per la tramvia elettrica nell'interno della città di Brescia.

Proposta per l'acquisto dei materiali metallici d'armamento occorrenti per il raddoppio del binario sul tronco Padova-Monselice.

> <

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Rinforzi degli stanti a 25 carri a bilico, per L. 5425.

Ampliamento dello scalo merci ed impianto di latrine nella stazione di Villastellone sulla linea Trofarello-Cuneo, per L. 25,100.

Sistemazione degli appoggi delle travate del viadotto di Recco sulla linea Genova-Spezia, per L. 2800.

Risanamento e ricarico della massicciata fra le stazioni di Nervi e di Recco, per L. 70,800.

Formazione di un locale sotterraneo per il deposito di bagagli nella stazione centrale di Milano, per L. 8950.

Sistemazione dei riparti aggiustamento delle tornerie e terre refrattarie nelle officine dei Granili in Napoli, per L. 11,600.

Ricarico della massicciata fra i km. 9.500 e 10.800 sulla linea Voghera-Pavia, per L. 5200.

Rialzamento e prolungamento della diga sinistra del torrente Molaro al km. 450.400 della linea Taranto-Reggio, per L. 5200.

Costruzione del sottovia al km. 9.232 della linea Milano-Torino e soppressione di due passi a livello, per L. 11,600.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Torre-Annunziata centrale, per L. 240,000, di cui L. 35,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione di 7 ponti metallici fra le stazioni di Montepescali e di Monteamiata, per L. 84,660, di cui L. 72,000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto per la disinfezione dei carri bestiame nella stazione di Milano-Porta Romana, per L. 43,850, di cui L. 29,500 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio d'acqua e delle fognature nel fabbricato viaggiatori della stazione centrale di Milano, per L. 6220.

Rinforzi al ponte in ferro sul Ticino a Sesto Calende sulla linea Rho-Arona, per L. 55,880.

RETE ADRIATICA:

Costruzione di una gettata di massi in corrispondenza dell'ultima arcata, verso Firenze, del ponte sul Bisanzio presso la stazione di Prato, per L. 1100.

Consolidamento della fondazione di una pila del ponte sulla Gravina Arenella al km. 71.341 della linea Bari-Taranto, per L. 3400.

Allargamento a metri 4 della luce del ponticello al km. 776.701 della linea Bologna-Otranto, per L. 6405, di cui L. 3100 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di una capra di ferro da 18 tonnellate per la nuova officina del deposito locomotive nella stazione di Brescia, per L. 6100.

Impianto di un passo a livello privato al km. 49.194 della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 5800.

Impianto di una nuova scogliera presso il ponte Toro sulla linea Cologna-Piacenza, per L. 10,000.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza al passo a livello al km. 24.427 della linea Giulianova-Teramo in dipendenza dell'attuazione del servizio economico su detta linea, per L. 1330.

Costruzione di una scogliera a difesa della linea Roma-Orte (km. 81) contro il Tevere, per L. 9000.

Spostamento della linea telegrafica lungo la deviazione del Taratno della linea Colico-Sondrio fra i km. 19.425 e 22.376, per L. 10,900.

Impianto di suonerie elettriche di controllo al segnale a disco verso Foggia nella stazione di Candela, per L. 800.

Ampliamento della stazione di Palagianello sulla linea Bari-Taranto, per L. 16,000, di cui L. 9000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di 5 pennelli a difesa della linea Foggia-Napoli contro le corrosioni del Calore, per L. 19,000.

Consolidamento della scarpa sinistra della trincea al km. 75.862 della linea Benevento-Campobasso, per L. 1600.

Sistemazione con volti in calcestruzzo del ponte a travata sul torrente Asola al km. 241.963 della linea Bologna-Otranto, per L. 17,420.

RETE SICULA:

Nuovi lavori di restauro alla galleria 2^a Passerello sulla linea Canicatti-Bivio Licata, per L. 3200.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) È stato concesso alla Ditta Celandroni e Chelotti di effettuare i suoi trasporti a carro completo di cereali, farine e zolfo, coll'abbuono di L. 0.515 la tonnellata. I trasporti si effettueranno da e per Calci e la concessione sarà valevole fino a tutto giugno 1905;

2) Venne disposto che la tariffa locale n. 235, piccola velocità, venga estesa ai trasporti di acido cloridrico in partenza dalla stazione di Livorno-Torretta;

3) Si è concesso il ribasso del 50 0/0, sotto l'osservanza delle norme e condizioni della concessione speciale prima, per il trasporto da Napoli a Ventimiglia e ritorno delle imbarcazioni che il Club Nautico di Napoli spedisce alle Regate Internazionali indette a Nizza pel giorno 4 aprile 1904;

4) È stata rinnovata per il periodo dal 1° maggio al 30 giugno 1905, aumentando di due dodicesimi i quantitativi d'impegno, la concessione accordata alla Ditta Cesare Pegna e Figli per trasporto di gas acido carbonico in partenza dalla stazione di Laterina e pel ritorno dei relativi recipienti vuoti;

5) Si è concessa la rinnovazione per un altro anno, e alle medesime condizioni, della concessione accordata alla Ditta Alfredo Minieri per trasporto di acqua minerale da Telesse a Benevento;

6) È stata ammessa la rinnovazione per un altro anno, ferme restando le identiche condizioni, della concessione accordata alla Ditta Giovanni Cipollato fu M. per trasporto di legname da Belluno a Venezia S. Lucia;

7) È stata approvata una proposta della Società esercente la Rete Adriatica, avente lo scopo di togliere alcune stazioni fra quelle di partenza che sono indicate nella interstazione e nel *nota-bene* della tariffa speciale n. 601 piccola velocità, riguardante il trasporto delle materie di fabbricazione nazionale;

8) Vennero concessi prezzi speciali, a determinate condizioni di traffico e di percorrenza, all'Unione Lombarda tra i negozianti di vino per i suoi trasporti di fusti vuoti che hanno servito pel vino, pel mosto e per le fecce liquide di vino ritirati dalle provincie meridionali.

9) È stata prorogata sino a nuovo avviso la validità della tariffa n. 227, piccola velocità, pei trasporti di materiale componente le ferrovie portatili;

10) Venne concesso alla Ditta Comitti di effettuare i suoi trasporti di legna da ardere da Delebbio a Como-Lago al prezzo di L. 0.03605 per tonnellata-km. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonnellate 300, da effettuarsi entro il 31 maggio 1904;

11) È stato concesso alla Ditta Giacomo Trepp di trasportare 50 tonnellate di solfato di rame e di zolfo macinato da Venezia a Gonzaga-Reggiolo, al prezzo di L. 13.51 per tonnellata. Il trasporto dovrà effettuarsi entro il mese di aprile 1904;

12) Venne concesso alla Ditta Schenker e C. di Vienna di effettuare, entro un anno, i suoi trasporti di macchine ad un prezzo speciale. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonnellate 1200;

13) È stata rinnovata per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola Finale, per trasporti di mattonelle di carbon fossile e di carbon fossile in blocchi ed in polvere da Venezia a Modena;

14) Venne concesso alla Ditta Pasquale Ciuffici di trasportare mattoni da Vasto-Ortona e S. Vito-Lanciano, col ribasso del 10 0/10 sui prezzi normali di tariffa. La concessione è valida fino al 28 febbraio 1905, e l'impegno minimo è fissato in 2000 tonnellate;

15) La concessione, accordata alla Ditta Reh e C. per trasporti di asfalto, è stata modificata come segue: si è elevato il quantitativo minimo annuo complessivo da 3000 a 7000 tonnellate; si è vincolata l'applicazione del prezzo di L. 0.0309 a tonnellata-km., già concessa pei trasporti da S. Valentino ad Ancona con destinazione all'estero oltremare, e pei trasporti da S. Valentino a Peri e Chiasso-transito in destinazione della Germania, ad un quantitativo minimo annuo di 5000 tonnellate. La convenzione è valida per tutto l'anno 1904 ed è prorogabile anche pel successivo periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1905, riducendo proporzionalmente il quantitativo minimo d'impegno;

16) Venne prorogato fino a nuovo avviso l'esperimento della tariffa speciale di esportazione A^{bis} piccola velocità, Rete Adriatica, ferme restando tutte le condizioni di tale tariffa;

17) Venne prorogata, in via d'esperimento, sino al 30 giugno 1905 la validità della tariffa eccezionale numero 1008, piccola velocità, per le spedizioni a vagone completo di barili, botti, caratelli e fusti di legno nuovi, vuoti, di capacità non superiore a 7 ettolitri, destinati comunemente ai trasporti di liquidi.

— Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sul conforme parere dei Ministri delle Finanze e del Tesoro, venne stabilito quanto segue: « In sostituzione della tariffa locale n. 220, piccola velocità, approvata col decreto ministeriale 12 settembre 1903, n. 6854 B, si è approvato il nuovo testo della tariffa suddetta, comprendente le aggiunte e le modificazioni intese principalmente ad estendere l'applicazione della serie C, *a* e *b* di essa, ai trasporti di zucchero comune, tanto cristallino che raffinato, eseguiti rispettivamente dalle fabbriche alle raffi-

nerie e dalle fabbriche, fabbriche-raffinerie e raffinerie nazionali al diretto consumo; il tutto in conformità alla proposta presentata dalla Direzione generale della Rete Adriatica d'accordo con quella della Rete Mediterranea.

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di dicembre dell'esercizio 1903-1904 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio,			
Padova-Bassano .	796,124	728,412	+ 67,612
Conegliano-Vittorio .	71,538	70,319	+ 1,219
Parma-Suzzara . .	134,933	120,304	+ 14,629
Schio-Arsiero . . .	92,564	97,277	- 4,713
Udine-Civiale-Confine	323,742	311,808	+ 11,934
Camposampiero-Monte-			
belluna	152,566	114,690	+ 37,876
Bologna - Massalomb.	276,070	200,835	+ 75,235
Arezzo-Stia	112,488	102,824	+ 9,664
Sarde Comp. Reale .	1,063,895	1,027,436	+ 36,459
Montepioni-P. Vesme .	5,246	4,704	+ 542
Secondarie Sarde . .	436,452	418,100	+ 18,352
Iglesias-Montepioni .	2,024	1,838	+ 186
Torino-Ciriè-Lanzo .	423,072	415,468	+ 7,604
Torino-Rivoli . . .	90,000	89,878	+ 122
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	295,701	300,275	- 4,574
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno .	2,359,401	2,553,414	- 194,013
Palermo-Mars.-Trap.	894,401	865,645	+ 28,756
Sassuolo-Mod.-Finale	204,216	191,312	+ 12,904
Santhià-Biella . . .	429,683	432,466	- 2,783
Ferr. di Reggio Em.	226,906	186,925	+ 39,981
Roma-Albano-Nettuno	382,584	371,701	+ 10,883
Bergamo-Ponte Selva	276,492	296,369	- 19,877
Sassi-Superga . . .	29,720	43,114	- 13,394
Fossano-Mondovì . .	41,194	26,585	+ 14,609
Menaggio-Porlezza .	64,710	60,268	+ 4,442
Napoli-Nola-Baiano .	262,652	241,291	+ 21,361
Poggibonsi-Colle . .	42,004	42,146	- 142
Arezzo-Fossato . . .	223,276	227,727	- 4,451
Gozzano-Alzo	16,794	18,344	- 1,550
Basaluzzo-Frugarolo .	6,210	5,950	+ 260
Palermo-Corleone . .	197,279	152,886	+ 44,393
Ferrara-Suzzara . . .	293,376	234,761	+ 58,615
Modena-Vignola . . .	49,896	53,529	- 3,633
Ofantino - Margherita di Savoia	12,778	11,344	+ 1,434
Napoli-Pozzuoli-Cuma	189,538	188,275	+ 1,263
Verona-Capriano . . .	85,682	86,915	- 1,233
Napoli-Ottaviano . .	147,469	136,252	+ 11,217
Cerignola Staz.-Città.	36,697	40,731	- 4,034
Economiche Biellesi .	146,910	151,691	- 4,781
Roma-Viterbo	386,300	401,500	- 15,200
Varese-Porto Ceresio .	81,500	64,850	+ 16,650
Sant'Ellero-Vallombr.	39,034	23,595	+ 15,439
Circumetnea	273,549	272,628	+ 921
Tortona-Castelnuovo .	14,226	13,511	+ 715
Rezzato Vobarno . . .	55,361	73,300	- 17,939
Bari-Putignano . . .	93,854	70,170	+ 23,684
Mandela-Subiaco . . .	19,948	19,884	+ 64
Sondrio-Tirano . . .	84,975	80,553	+ 4,422
Ferrara-Copparo . . .	26,789	»	+ 26,789
Totale generale L.	11,971,819	11,643,900	+ 327,919

Notizie Ferroviarie Italiane

L'allacciamento delle stazioni di Roma. — Abbiamo già annunciato la presentazione al Ministero dei Lavori Pubblici, per parte del Comune di Roma, di un nuovo progetto per l'allacciamento delle stazioni di Termini e Trastevere.

Quel progetto, esaminato dagli Uffici competenti, ha subito delle modifiche e con esse diverrà il definitivo. Esso può così riassumersi nei dati tecnici e finanziari:

La linea d'allacciamento esce dalla stazione di Trastevere passando per la strada del Pomerio esterno fuori di Porta Portese, taglia parte del fabbricato della Dogana di Porta Portese e passa subito il Tevere con un ponte a travate metalliche obliquo, ma rettilineo, e per via Marmorata, che attraversa su cavalcavia, entra in curva in vicinanza di Santa Maria del Priorato, in galleria, penetrando nelle viscere dell'Aventino. Esce dalla galleria in prossimità del viale Aventino e attraversa su cavalcavia così il viale San Paolo come il viale Aventino, per proseguire per via delle Mura e per la strada della Torricella, innestandosi, verso il settimo chilometro, alla linea ferroviaria Pisa-Roma. Il progetto modificato prolunga di 400 m. quello municipale, ma abbrevia di 600 m. il tracciato dell'antico progetto.

Ferrovia Bologna-Verona. — Una riunione dei rappresentanti delle città interessate per la concessione in parola, tenutasi a Bologna, ha votato un ordine del giorno con cui chiede al Governo che non affidi ad una nuova Commissione l'esame di questioni o eccezioni che esorbiterebbero dai termini della legge, invocando all'uopo niente altro che l'esatta e pronta applicazione della legge stessa, che tronchi gli indugi e soddisfi le popolazioni così lungamente deluse nelle loro legittime aspettative.

Ferrovia Ferrara-Cento. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha ricevuto una Commissione presentata dagli on. Melli e Turbiglio, e composta dei sindaci di Cento e di Ferrara, del presidente della Deputazione provinciale, Gatti, dell'ing. Chizzolini e dei sindaci degli altri Comuni interessati all'esecuzione della linea ferroviaria da Ferrara a Cento.

La Commissione ha insistito presso l'on. Tedesco perchè siano prontamente eliminati gli indugi burocratici alla costruzione della ferrovia stessa.

La direttissima Roma-Napoli. — Il tracciato della ferrovia direttissima Roma-Napoli, che l'Ufficio speciale per le ferrovie complementari sta ora studiando, segue, nel territorio da Cecchina a Sessa Aurunca, presso a poco l'andamento proposto dalla Commissione Reale già presieduta dall'on. Giusso.

Il tracciato con sede ferroviaria lungo la via Appia, proposto molti anni addietro, non venne accettato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e certamente anche oggi, chiunque studi la nuova linea, non può astrarre dalle condizioni igieniche delle località attraversate.

Inoltre il tracciato deve pure corrispondere ad esigenze d'ordine militare, specialmente nei tratti che non sono protetti da fortificazioni o che riuscirebbero troppo vicini al mare.

Ferrovia elettrica Stresa-Gravellona. — A Milano si è costituita una Società di capitalisti del Lago Maggiore per costruire una ferrovia elettrica fra Stresa, Pallanza, Baveno e Gravellona. Più di L. 500,000 sono già state sottoscritte.

Questa ferrovia unirà quella del Sempione col Lago Maggiore, tenendo Fondo Toce come punto di raccordo.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 marzo 1904.* — Nella decade 11-20 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,984,761, con un aumento di L. 291,834.13 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 marzo 1904 si ragguaglia a L. 120,316,338, presentando un aumento di L. 4,680,983.87 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,984,667.35, con un aumento di lire 222,223.27 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1904 si ragguaglia a L. 28,290,082.60, e presenta un aumento di L. 1,664,153.20 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

La ferrovia greca del Pireo alla frontiera turca. — L'inaugurazione della prima sezione della ferrovia del Pireo-Demirly-Frontiera, comprendente il percorso fra il Pireo-Atene e Tebe, con la diramazione dalla stazione Skimatari a Chalcis, ha avuto luogo nei giorni scorsi, alla presenza del Re.

In origine, la concessione della costruzione e dell'esercizio di questa linea, è stata accordata ad un Sindacato inglese: « Eastern Railway Construction Syndicate », presieduto dal barone Giorgio De Reuter. Questo Sindacato ha negoziato l'affare per conto di un gruppo di capitalisti inglesi e francesi, e cioè: la Società di costruzione di Bati-guolles, il cui presidente, Giulio Gonin, è uno dei reggenti della Banca di Francia; dalla parte inglese vi sono le Case Pauling e C. e Emilio Erlanger.

Quest'opera è destinata a riunire la Grecia alle reti internazionali dell'Europa centrale ed a fare del Pireo l'intermediario più attivo delle relazioni internazionali dell'Europa coll'Egitto e l'Estremo Oriente, come punto *terminus* il più vicino al canale di Suez per i servizi postali internazionali.

L'avvenire di Atene e del Pireo dipende in gran parte dalla costruzione di questa ferrovia. L'aumento delle entrate del bilancio e il miglioramento dalla parte dei creditori della Grecia ne saranno pure la naturale conseguenza.

Questa linea, con diramazioni, una a Chalcis in faccia a Tebe, l'altra a Lamia-Stylis in faccia alle Termopoli, servirà Atene, Tebe, Chalcis, Livadia, Dadi, Lamia, Domoco, Farsaglia, Larison e si estenderà fino alla frontiera ottomana, sopra un percorso di 450 chilometri.

Dei negoziati fra il Governo ellenico e la Sublime Porta sono già intavolati per ottenere il raccordo colla rete ottomana.

Vi è luogo a sperare che una soluzione soddisfacente sarà data in un prossimo avvenire.

In attesa che la congiunzione si faccia, la Società delle Ferrovie Elleniche è attualmente in trattative con delle Compagnie di navigazione, onde mettere dei battelli rapidi in servizio fra Chalcis-Volo e Salonico, combinando le loro partenze ed arrivi con gli orari della ferrovia da Atene a Chalcis. In questo modo, partendo da Atene il mattino, si arriverebbe a Salonico la sera stessa, per la via di Chalcis, non avendo che un tragitto di circa 10 ore soltanto per mare.

Ferrovia Harrar-Addis-Abeba. — La Tribuna ha da Parigi che Menelik ha firmato la concessione per il prolungamento della strada ferrata dall'Harrar ad Addis-Abeba. Questa concessione è stata data al direttore della Compagnia francese Chefneux, dietro raccomandazione di Lagarde, ministro di Francia.

Notizie Diverse

Le cave adiacenti alle ferrovie. — È stato presentato un disegno di legge, d'iniziativa parlamentare, per meglio disciplinare gli esercizi e le bonifiche delle cave costeggianti le ferrovie.

Il disegno in parola propone: Tutti gli enti ed i privati proprietari di cave, di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie, sono tenuti ad attuare le necessarie bonifiche per mettere le cave stesse in condizione di buona coltivazione d'igiene e di scolo; coloro che entro il 31 dicembre 1905 non avessero ottemperato alle disposizioni succennate, sono puniti con una multa estensibile a L. 1000, senza pregiudizio al diritto dello Stato di procedere alla espropriazione per pubblica utilità; le cave di prestito e di sterro di proprietà dello Stato sono, entro il 1° quadrimestre del 1905, vendute all'asta pubblica al maggior offerente, a meno che i proprietari frontisti non si prestino entro il detto termine ad acquistarle a prezzo di stima. Infine, è proposto pure che il ricavato delle multe e del prezzo di vendita delle cave di sterro e prestito di proprietà dello Stato sia devoluto alla Cassa Nazionale di Previdenza per la vecchiaia ed invalidità degli operai.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione provinciale di Torino (9 aprile, ore 9, unico). — Appalto della provvista del materiale d'inghiaiamento per le seguenti strade: 1) strada provinciale Germagnano-Ceres, tronco compreso fra il ponte sulla Stura, presso Germagnano, e l'abitato di Ceres, durante cinque anni, 1° luglio 1904-30 giugno 1909, per L. 14,000 per tutto il quinquennio. Dep. L. 260; 2) strada comunale Ceres-Forno Alpi Graie, tronco compreso fra la sua diramazione dalla provinciale Germagnano-Ceres e l'abitato di Forno, durante tre anni, 1° luglio 1904-30 giugno 1907, per L. 6045 per tutto il triennio. Dep. L. 150.

Municipio di Aliano — Potenza (11 aprile, ore 11, sec.). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana minacciante l'abitato di quel Comune, per L. 31,000. Dep. provv. L. 1600. Fatali dopo 15 giorni.

R. Prefettura di Caserta (12 aprile, ore 12, unico). — Appalto dei lavori di ricavamento di muri di sponda nei torrenti Alberolungo, S. Teresa e Piazzolla nell'Agro Nolano, per complessive L. 25,000, di cui L. 47,503.07 a base d'asta. Documenti fino al 6 aprile. Consegna lavori 8 mesi. Dep. provv. L. 3000.

Direzione Genio Militare di Firenze (12 aprile, ore 10.30, un.). — Appalto dei lavori per l'impianto di lavatoi e sistemazione di latrine nella Caserma Vittorio Emanuele in Firenze, per L. 8400. Dep. provv. L. 840. Ultimaz. lavori 120 giorni. Docum. fino all'8 aprile.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e Lavori pubblici (12 aprile, ore 14). — Appalto dei lavori di pavimentazione di alcuni tratti delle vie Milano e Carlo Alberto, per L. 54,300. Consegna lavori 70 giorni. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1400. Fatali 27 aprile, ore 12.

Municipio di Resuttano — Caltanissetta (12 aprile, ore 10, un.). — Appalto della costruzione del palazzo ad uso di scuole e casa comunale, per L. 46,711.16. Dep. provv. L. 2300. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Aquila (12 aprile, ore 10, unico). — Appalto dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 della manutenzione del tronco dalla stazione ferroviaria di Cerchio a quella di Molina, della strada nazionale n. 50, per complessive L. 120,780, delle quali L. 81,210.98 a base d'asta e L. 39,568.02 a disposizione dell'Amministrazione. Documenti fino al 13 marzo. Dep. provv. L. 400.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Piacenza (13 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di un tronco di canale di scolo delle acque piovane dei terreni a sud dell'Opera

e Corona di S. Rocco al Porto presso Piacenza, per L. 7500. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 300. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti fino all'11 aprile.

R. Prefettura di Salerno (14 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori d'incanalamento nel torrente Camere delle acque che invadono la frazione Vescovado del Comune di Nocera Inferiore, colla bonifica dell'agro Nocerino, per L. 80,000, di cui L. 54,000 a base d'asta e L. 26,000 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 4000.

R. Prefettura di Caltanissetta (14 aprile, ore 12). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 73, Caltanissetta-Siracusa-Noto, compreso fra Benesiti ed il principio dell'abitato di piazza Armerina, di metri 30,722.25, e per conservare le opere d'arte che lo corrodono, durante il sessennio 1904-1910, provv. agg. al signor Trobia Salvatore, domiciliato a Caltanissetta, col rib. del 6.20 0/0 su complessive lire 124,481.40. Dep. provv. L. 6000.

Municipio di Montà — Cuneo (14 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero, per complessive L. 16,371. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 1000. Fatali 30 aprile.

Municipio di Torre Annunziata — Napoli (14 aprile, ore 11). — Appalto dei lavori di completamento del selciato alla via 22 Febbraio, con sottoposta fogna, basolamento del tratto di via Torre-Valle e sistemazione delle vie Spartaco e Terragneta, per L. 60,500, comprese L. 5497.90 per lavori imprevisti. Consegna lavori 8 mesi. Dep. provv. L. 2000. Fatali dopo 15 giorni. Cauz. L. 5000.

R. Prefettura di Cagliari (15 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'apertura e costruzione di una variante della strada nazionale n. 75, fra il km. 44.236 e il km. 51.120, della totale lunghezza di m. 8153.45, e per la costruzione di una casa cantoniera nel tratto medesimo, per L. 210,495.05. Dep. provv. L. 14,000. Consegna lavori 18 mesi. Documenti fino al 7 aprile.

Amministrazione Provinciale di Potenza (15 aprile, ore 11, unico). — Appalto della fornitura di breccie ed altre opere di manutenzione del primo tronco della strada Rionero-Palazzo S. Gervasio, compreso fra la nazionale n. 55, Contursi-Barletta, presso il km. 98, e l'abitato di Forenza, di m. 26,940, per un quinquennio, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per complessive L. 55,000, di cui L. 50,000 a base d'asta. Dep. provv. L. 800.

R. Prefettura di Salerno (15 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di nuove vasche di chiarificazione e di assorbimento sulla sinistra del torrente Lavinaro presso l'abitato di Ciorani, Comune di Mercato S. Severino, nella bonifica dell'agro Nocerino, per L. 160,000, di cui L. 54,000 a base d'asta e L. 106,000 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 2000.

R. Prefettura di Grosseto (16 aprile, ore 10.30, unico). — Appalto dei lavori occorrenti alla demolizione parziale delle Botti di Poggioforte e per la costruzione di due canali in legname sulle Botti medesime, per L. 16,850 e L. 1350 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 700. Ultimazione lavori 75 giorni. Documenti fino al 7 aprile.

Amministrazione Provinciale di Caserta (16 aprile, ore 11, unico). — Appalto del mantenimento per cinque anni della strada provinciale degli Abruzzi, secondo tratto, compreso tra il miglio 24 presso la traversa di Sparanise ed il quadrivio di Caianello, di metri 13,376.22 e della traversa di Sparanise, compreso tra il termine di basolato interno al Comune omonimo e la strada degli Abruzzi alla miliare 24, di m. 3391.27, col sistema a cottimo, per annue L. 14,500. Dep. provv. L. 2000.

Municipio di Cetara — Salerno (16 aprile, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori della copertura del fiume con l'ampliamento e sistemazione della strada Federici e della condotta di acqua potabile, per L. 18,913.64 per il lavoro della copertura del fiume con l'ampliamento della strada Federici, e L. 16,259.57 per lavori della condotta dell'acqua potabile, e così per complessive L. 35,173.21. Dep. provv. L. 1350. Dep. spese L. 1200. Fatali dopo 15 giorni.

R. Prefettura di Salerno (18 aprile, ore 10, unico). — Appalto della sessennale manutenzione dal 1° luglio p. v. del tronco della strada nazionale n. 55, compreso fra la stazione ferroviaria di Contursi ed il ponte Acqua Neronella, L. 97,699.56, delle quali lire 78,844.56 a base d'asta. Deposito provv. L. 3500. Deposito spese L. 2000.

R. Prefettura di Potenza (21 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del secondo tronco della strada provinciale n. 212, dall'innesto colla rotabile esistente presso il fosso 1° Petricoso alla strada nazionale Appulo-Lucana presso il pubblico fonte di Vietri di Potenza, di m. 9010.43. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 12 aprile p. v. Deposito provv. L. 40,000.

R. Prefettura di Pisa (22 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ordinaria escavazione e manutenzione del canale navigabile Pisa-Livorno durante il quadriennio 1904-1908, per complessive L. 10,600. Documenti fino al 12 aprile. Dep. provv. L. 8000.

Intendenza di Finanza di Firenze (22 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tratto del Canale Macinante fra il molo di Petriolo ed il ponte delle Bocchette in Comune di Brozzi, mediante muri di salvaripa e spurgo del Canale, L. 37,980. Deposito provv. L. 1900. Fatali 7 maggio, ore 12.

R. Prefettura di Cagliari (25 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione d'una banchina fra il ponte di sbarco e la Sanità Marittima nel porto di Carloforte, per una lunghezza di m. 303, con muretto di scogliera presso la stessa Sanità e compreso il raccordo delle fogne di una parte dell'abitato, L. 47,501.20. Consegna lavori 12 mesi. Documenti fino al 15 aprile. Dep. provvisorio L. 2500.

R. Prefettura di Palermo (25 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e scogliere del porto di Termini Imerese, nonché dei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione dei lavori pubblici esistenti nella radice del Molo detto di Porto, e condotta di acqua potabile del porto medesimo, per il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per L. 25,800. Dep. provv. L. 1000. Docum. fino al 16 aprile.

Prefettura di Campobasso (25 aprile, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione del tratto di strada nazionale n. 51, compreso fra la stazione ferroviaria d'Isernia ed il ponticello S. Leonardo lungo m. 740, e del tronco della strada nazionale n. 52, compreso fra il ponticello San Leonardo e l'incontro della normale nel mezzo della stazione ferroviaria di Cantalupo, lungo m. 20,045, e per conservare le opere d'arte che la corredano, pel sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive L. 60,691.80. Documenti fino al 14 aprile. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Campobasso (2 maggio, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione del fiumicello Triverno nella bonifica della pianura di Venafro dalle sue origini presso Capo d'Acqua fino al suo sbocco in Volturmo, la raccolta delle acque sorgive Capo d'Acqua e la sistemazione del canale motore del molino di proprietà del Duca di Laurenzana, per complessive L. 80,295. Offerte fino al 1° maggio. Consegna lavori 12 mesi. Documenti fino al 1° aprile. Dep. provvisorio L. 400.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria, Arsenale di Costruzioni di Torino (12 aprile, ore 10, unico). — Fornitura di litantrace grasso per fucine, tonn. 300 a L. 44, L. 13,200. Deposito provv. L. 1320. Consegna giorni 40.

— Fornitura di litantrace grasso per caldaie, tonn. 294 a L. 45, L. 13,230. Dep. provv. L. 1323. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Marzo 26	Aprile 2
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	» 442	447
» » Meridionali	» 714	724
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	» 455	450
» » (2 ^a »)	» 440	435
» » Secondarie Sarde	» 270	270
» » Sicule	» 690	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D.	» 351.75	353
» » Cuneo 3 0/0	» 374	372
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 99	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 504.50	505
» » Meridionali	» 355.35	350.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 314	308
» » » 2 ^a emiss. »	» 309	310
» » Sarde, serie A.	» 360.50	355.50
» » serie B.	» 360.50	355.50
» » 1879	» 360.50	355.00
» » Savona	» 365	368
» » Secondarie Sarde	» 510	511
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 510	510
» » Tirreno	» 507	507
» » Vittorio Emanuele	» 373	367

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dall'11 al 20 Marzo 1904. — 26^a Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1065	»
Media.	4760	4760	»	1065	1058	+ 7
Viaggiatori	1,804,688.00	1,594,114.02	+ 210,573.98	69,914.00	55,595.20	+ 14,318.80
Bagagli e cani.	116,942.00	110,257.94	+ 6,684.06	1,376.00	1,418.29	- 42.29
Merci a G.V. e P.V. acc. .	488,920.00	448,982.19	+ 39,937.81	15,608.00	15,610.31	- 2.31
Merci a P.V.	2,396,277.00	2,376,658.59	+ 19,618.41	91,036.00	90,290.33	+ 745.67
TOTALE .	4,806,827.00	4,530,012.74	+ 276,814.26	177,934.00	162,914.13	+ 15,019.87

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 20 Marzo 1904.

Viaggiatori	43,358,241.00	42,167,958.29	+ 1,190,282.71	1,941,075.00	1,865,570.07	+ 75,504.93
Bagagli e cani.	2,221,352.00	2,118,881.77	+ 102,470.23	55,691.00	50,607.85	+ 5,083.15
Merci a G.V. e P.V. acc. .	11,093,534.00	10,506,635.01	+ 586,898.99	41,996.00	387,394.55	+ 24,601.45
Merci a P.V.	58,940,074.00	56,371,515.71	+ 2,568,558.29	2,291,375.00	2,166,790.88	+ 124,584.12
TOTALE .	115,613,201.00	111,164,990.78	+ 4,448,210.22	4,703,137.00	4,470,363.35	+ 232,773.65

Prodotto per chilometro.

della decade	1,009.84	951.68	+ 58.16	167.07	152.97	+ 14.10
riassuntivo	24,288.49	23,353.99	+ 934.50	4,416.09	4,225.30	+ 190.79

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO							OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso) <i>Via Moncenisio</i>	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porte compreso)			PARIGI (5)						
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità				
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.			
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 85	119 —	30 giorni				
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni				
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni				
<i>Via Genova</i>														
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi a Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.						
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 40	—	—	—							
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—							
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 23	141 05	—	—	6 mesi (**)							
<i>Via Bologna</i>														
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	ANDATA						
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—							
via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)							
Brindisi (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi							
<i>Via Bolog.</i>									RITORNO					
Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.														

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE
Londres (Ch.-Crois. Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	9 — p.	(1)	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50 14 57 — Lusso — —
Douvres	11 05 a.	12 30 p.	1 — p.	2 20 p.	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30 23 10 — — —
Calais (Buffet) Arr.	12 34 p.	1 30 p.	2 24 p.	2 24 p.	12 20 a.	12 24 a.	Firenze	21 10 6 10 — — —
Maritime (ora francese) Par.	(F) W.R. Déjeuner 1 15 p.	1 30 p.	3 — p.	3 06 p.	12 24 a.	1 — a.	Brindisi	7 — — — — —
Calais-Ville (Buffet) Par.	1 15 p.	1 36 p.	3 06 p.	3 06 p.	12 24 a.	1 — a.	Ancona	20 25 — — — —
Boulogne-Tintelleries Par.	—	—	—	—	12 24 a.	—	Bologna	1 35 10 30 — — 14 30
Folkestone (a.l.se. Arr.)	—	11 50 a.	4 10 p.	4 10 p.	12 24 a.	—	Alessandria	11 25 19 42 — — 20 55
Boulogne (a.l.se. Arr.)	—	1 30 p.	5 50 p.	5 50 p.	12 24 a.	—	Torino	13 10 22 41 — — 23 —
Calais (Buffet) Arr.	—	1 34 p.	5 54 p.	5 54 p.	12 24 a.	—	Brindisi	8 50 — — — — 9 42
Central Par.	—	2 13 p.	6 17 p.	6 17 p.	12 24 a.	—	Napoli	14 10 — — — — 23 15
Amiens (Buffet) Arr.	—	2 25 p.	6 22 p.	6 22 p.	12 24 a.	—	Roma	21 15 — — — — 8 —
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	4 10 p.	6 25 p.	6 25 p.	12 24 a.	—	Livorno	20 — — — — 13 20
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	4 15 p.	6 25 p.	6 25 p.	12 24 a.	—	Firenze	20 — — — — 12 5
Dijon	—	4 15 p.	6 25 p.	6 25 p.	12 24 a.	—	Pisa	23 5 — — — — 14 43
Evian	—	6 21 p.	7 40 p.	7 40 p.	12 24 a.	—	San Remo	19 10 — — — — 10 1
Genève	—	7 03 p.	8 24 p.	8 24 p.	12 24 a.	—	Genova	2 50 — — — — 19 18
Chamonix	—	—	—	—	12 24 a.	—	Torino	7 31 — — — — 23 —
Aix-les-Bains	—	—	—	—	12 24 a.	—	Venezia	— — — — — 14 —
Chambéry	—	—	—	—	12 24 a.	—	Milano	— — — — — 20 20
Modane	—	—	—	—	12 24 a.	—	Novara	— — — — — 21 19
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Arr.	19 13	2 50	14 29	7 20	8 21 a.	21 10	Torino	— — — — — 23 15
Torino	20 —	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Novara	21 56	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Milano	23 05	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Venezia	4 23	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Torino	20 05	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Genova	23 25	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
San-Remo	6 6	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Pisa	8 30	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Firenze	7 27	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Livorno	5 36	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Roma	10 10	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Napoli	18 35	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Brindisi	—	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Torino	20 05	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Alessandria	21 32	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Bologna	2 31	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Ancona	7 13	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Brindisi	21 48	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Firenze	6 34	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Roma	18 10	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —
Napoli	18 35	—	—	—	—	—	Torino	— — — — — —

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 1^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-B. Vagon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Culoz (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — **Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi.** — (I) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. prende i viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Culoz e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambérieux); 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino.
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad a.r.a compressa.
Tettoie.

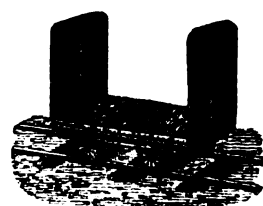
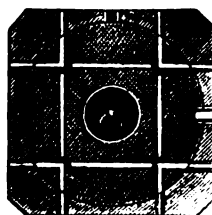
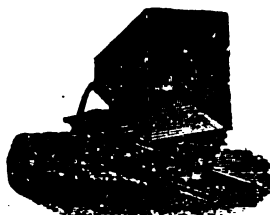
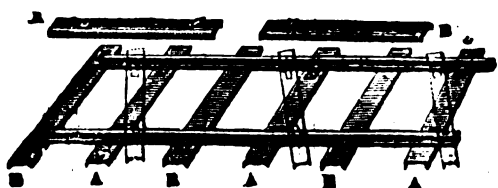
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.



INCHIOSTRI OLEOSI

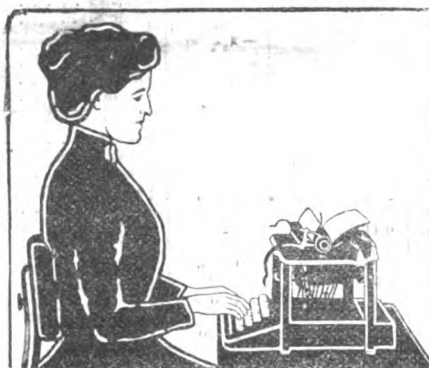
per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Paron Direct. Imp. negri

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
" arretrato "	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885 (III).* — *L'ordinamento delle strade ferrate.* — *Linee ferroviarie e canale irrigatorio nell'altipiano milanese.* — *Le ferrovie russe.* — *Assemblee di Società ferroviarie (Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino-Cirié-Lanzo).* — *Bibliografia (Guida di Torino per 1904 — Un grande Atlante geografico).* — *Informazioni, particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LA SOCIETÀ delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885

III.

La Monografia pubblicata dalla Società Mediterranea non poteva non rilevare le erronee conclusioni alle quali è venuta la Relazione della Commissione Reale dell'ordinamento delle ferrovie, relativamente agli utili che la Società ha realizzato dall'esercizio della sua Rete sotto il regime delle Convenzioni del 1885.

La buon'anima dell'on. Grimaldi ebbe un giorno a dire alla Camera che « l'aritmetica non è un'opinione », e la frase ebbe fortuna. Ma sarebbe stato più esatto il dire che l'aritmetica « non dovrebbe » mai essere un'opinione, poichè in pratica noi pur troppo vediamo che sovente, chi maneggia le cifre, o per partito preso, o per imperfetta conoscenza delle cose, trascura o altera alcuni dei dati del problema, e necessariamente arriva a risultati sbagliati. E così l'aritmetica, senza che essa vi abbia alcuna colpa, diventa un'opinione, diventa un'arma di partito.

Fin dallo scorso anno io feci rilevare nel *Monitore* che nella sua Relazione generale del maggio 1903 l'on. Saporito era caduto in diversi apprezzamenti inesatti ed errati, e fra gli altri dimostrai anche che era uno sbaglio il dire che la Società Mediterranea avesse ritratto dei benefici dall'esercizio della sua Rete. La cosa mi pareva tanto evidente che credevo che egli, pubblicando, quasi ad un anno di distanza, la sua Relazione speciale, avrebbe riconosciuto l'errore ed avrebbe rettificato le sue deduzioni.

Invece l'on. Saporito, nella sua Relazione speciale pubblicata lo scorso mese, non rettifica nulla, e, sebbene prenda anche in esame il Bilancio dell'esercizio 1901-1902, che fu più disastroso dei precedenti, finisce per concludere che le sue deduzioni dello scorso anno restano inalterate.

Così io mi credo in dovere verso i lettori del *Monitore* di dimostrare, con un poco più di larghezza, quali siano i principali errori nei quali è caduto l'on. Saporito a questo riguardo.

L'errore più grave, e direi imperdonabile, nel quale cade l'on. Saporito è quello di considerare i fondi di riserva statuari come un'attività acquisita agli azionisti, ed è cosa veramente strana che l'on. Saporito, che è così diligente osservatore, non abbia compreso lo scopo al quale sono destinati questi fondi. Ed è cosa più incomprensibile ancora che nelle discussioni che dovrebbero essere avvenute in seno alla Commissione, nella quale vi erano due rappresentanti dei singoli Ministeri del Tesoro, dei Lavori Pubblici, e dell'Agricoltura e Commercio, non vi sia stato chi abbia interloquuto per impedire al Presidente e Relatore di cadere in simili errori, e che fra i diversi impiegati dei tre Ministeri che furono messi a disposizione del Presidente per coadiuvarlo nei suoi lavori, non vi sia stato chi gli abbia rammentato il disposto delle leggi.

La legislazione commerciale di tutti i paesi civili prescrive che le Società a responsabilità limitata siano obbligate a formare un fondo di riserva. Ma lasciando da parte ogni considerazione d'indole generale e venendo al nostro caso pratico, noi vediamo che la legge delle Convenzioni non solo prescrive in modo tassativo alle Società l'obbligo di formare un fondo di riserva, ma indica anche lo scopo speciale al quale sono destinate le somme che saranno accantonate nel fondo. E questo scopo speciale è che le Società esercenti sono obbligate, alla fine del loro contratto, a restituire al Governo il materiale mobile da loro acquistato nel 1885, e quell'altro che fu loro affidato nel corso del contratto, e che il Governo rimborserà loro il capitale depositato « salvo il deprezzamento » che alla riconsegna potrà essere riscontrato. E ciò a prescindere da cento altre questioni di minore importanza che certamente sorgeranno all'atto della riconsegna delle linee.

Per parte mia auguro di gran cuore agli azionisti della Mediterranea che all'atto della riconsegna delle linee si trovi che il deprezzamento del materiale mobile rappresenti una somma minore dei fondi di riserva che si troveranno accantonati dalla Società al 30 giugno 1905, e così, senza danno dell'erario pubblico, si troveranno con una certa somma che sarà messa a loro disposizione. Ma come si potrebbe pagare questo deprezzamento se non vi fossero i fondi di riserva? E chi può garantire oggi a che cosa

ammonterà questo deprezzamento al 30 giugno dell'anno prossimo?

E a questo riguardo mi pare utile rilevare che nella Relazione generale dello scorso anno, l'on. Saporito diceva senza alcuna restrizione che i fondi di riserva della Società erano un'attività acquisita agli azionisti; invece nella Relazione speciale di quest'anno, ripetendo la stessa affermazione, l'on. Saporito mette un inciso di riserva (pag. 79) e dice « salvo gli eventuali diritti dello Stato ».

Ed io non so se con questa riserva l'on. Saporito voglia alludere all'obbligo della Società di rimborsare il deprezzamento del materiale mobile, o se voglia alludere soltanto alla partecipazione del 10 0/0 che è prevista dalle Convenzioni, ovvero soltanto all'imposta di ricchezza mobile, ma comunque, se l'on. Saporito crede necessario di fare delle riserve, perchè allora darsi la pena di valutare anno per anno l'ammontare delle riserve, e perchè fare il calcolo di quello che spetta ad ogni singolo azionista per ciaschedun anno e quello che gli spetterà alla fine del contratto?

Ma intanto ecco come avviene che l'aritmetica diventa un'opinione. In tutti i numerosi comizi radunati dal Partito socialista è stato detto che la Società Mediterranea, contro la quale sono rivolti i maggiori strali, ha stabilito con arte i suoi fondi di riserva per dissimulare una parte dei suoi guadagni, e la cosa ormai è diventata una leggenda, alla quale prestano fede anche delle persone colte.

Ma ciò non basta, e vi è di peggio.

Nella sua Relazione generale, l'on. Saporito, parlando delle Casse di previdenza a favore del personale ferroviario, e dei disavanzi enormi che esse presentano, i quali si elevano a centinaia di milioni, afferma che buona parte di questi disavanzi dovrà andare a carico delle Società esercenti.

Io non voglio nemmeno sfiorare questa spinosa questione che si trascina penosamente da vent'anni, sempre aggravandosi, e senza che mai nessuno dei tanti uomini che si sono succeduti al potere abbia sentito il bisogno di far conoscere sinceramente al Paese questo debito latente, questo cancro roditore che allarga di giorno in giorno le sue devastazioni; ma quello che si deve notare è la contraddizione nella quale cade l'on. Saporito. Se realmente egli crede che le Società debbano esse far fronte a gran parte dei disavanzi delle Casse di previdenza, invece di calcolare le ulteriori attività che spetteranno agli azionisti, avrebbe dovuto invece lamentare che i fondi di riserva sieno stati stabiliti in misura insufficiente al bisogno.

* *

È molto sintomatica un'altra contraddizione nella quale cade l'on. Saporito. Quando egli parla della costruzione di nuove linee assunta dalla Società Mediterranea, afferma che essa ha guadagnato delle somme ingenti, e lamenta di non poterle precisare; quando poi parla dell'esercizio, i guadagni fatti dalla Società nelle costruzioni non esistono più, e vuole che tutto ciò che è portato all'attivo del Bilancio provenga esclusivamente dall'esercizio.

Ragionando in questo modo, egli finisce col concludere che l'esercizio della Rete Mediterranea non è punto stato disastroso, come « dicono molti », ma si è svolto in condizioni abbastanza favorevoli.

Mi è impossibile l'espore qui dei calcoli, e mi limito a dire che l'on. Saporito prende in esame dieci esercizi, e trova che gli introiti della Mediterranea salgono in media al 66.84 0/0 del prodotto lordo, mentre il coefficiente di esercizio si limita al 66.79, in modo che le opere sono completamente coperte dagli introiti con una piccola eccedenza del 0.5 0/0.

Su queste deduzioni si potrebbero esporre molte considerazioni, ma dirò solo che se si fossero messi a calcolo i due esercizi successivi, che furono notevolmente peggiori, queste tre cifre sarebbero diventate diverse e le deduzioni avrebbero dovuto essere contrarie a quelle da lui formulate.

Ma la cosa essenziale è che in quasi tutti questi Bilanci è portato all'attivo un articolo intitolato: « Proventi diversi della costruzione e dell'esercizio », e quest'articolo contiene delle somme considerevoli.

Evidentemente la Società Mediterranea, a misura che ha liquidato degli utili dalle costruzioni assunte, li ha portati a beneficio dei suoi azionisti per colmare il disavanzo del « vero » Bilancio dell'esercizio, e la cosa è tanto naturale ed equa che non può non essere lodata.

Posso benissimo essere d'accordo coll'on. Saporito nel riconoscere che i bilanci della Mediterranea non danno una sufficiente idea dello svolgimento di un'azienda così grandiosa e complicata, ma sottosopra i bilanci riassuntivi che pubblicano le Società anonime sono fatti allo stesso modo, e precisamente perchè sono riassuntivi, riescono poco chiari.

Ma ciò non toglie che si comprenda in modo certo che i guadagni liquidati dalle costruzioni sono andati a colmare i disavanzi dei bilanci dell'esercizio, e la riprova di questo fatto l'abbiamo in ciò che quando sono stati esauriti i guadagni delle costruzioni, i bilanci della Mediterranea hanno peggiorato, e gli azionisti hanno veduto discendere i loro dividendi al 4 e poi al 3 0/0. In altri termini, la Società ha dovuto servirsi dell'annualità di lire 7,820,000 per pagare le spese dell'esercizio.

E un'altra riprova l'abbiamo nel fatto che il coefficiente di esercizio è sempre andato crescendo ed ora è superiore al 70 0/0, e poichè la Mediterranea non ritrae dal Governo che circa il 61 0/0 dei prodotti della Rete principale, non può coi prodotti della Rete secondaria e coi prodotti supplementari coprire tutte le spese quando non si può valere dei proventi speciali delle costruzioni.

* *

Il successivo peggioramento dei bilanci della Mediterranea, che si accentua in questi ultimi anni del contratto, è notato anche dall'on. Saporito, il quale non solo non sa vederne le cause, ma mette quasi in dubbio la sincerità dei bilanci stessi.

Oltre alla scomparsa dei proventi diversi delle costruzioni, di cui abbiamo parlato, vi sono altre cause, delle quali alcune provengono dalle stesse Convenzioni del 1885, e altre sono venute fuori nel corso del contratto, e mi pare opportuno di parlarne brevemente.

Nel 1885 i negozianti delle Convenzioni vollero stabilire il coefficiente del 62.50 in modo che rappresentasse esattamente il rimborso delle spese di esercizio, perchè, si diceva, essendo pagato a parte l'interesse del capitale, le Società esercenti non devono guadagnare sulle spese d'esercizio.

Ma anche prendendo a base dei calcoli i dati statistici che hanno servito nel 1885, si può facilmente dimostrare che il coefficiente del 62.50 è troppo scarso, e non copre le alee che s'incontrano in un lungo periodo di esercizio. L'altro coefficiente poi del 56 0/0, che si è stabilito per i prodotti ultrainiziali, è stato messo a caso, e non è assolutamente equo che fra l'uno e l'altro vi sia la differenza del 6.50 0/0.

Così, a misura che crescono i prodotti lordi delle ferrovie e che il secondo coefficiente è applicato in più larga scala, non sono più coperte le spese vive dell'esercizio, ed abbiamo un progressivo aumento dei bilanci.

Ma nel 1885 non si pose mente ad altra grave considerazione, ed è che diminuendo le tariffe ed aumentando il peso e la velocità dei treni, si aumentano le spese d'esercizio ed il coefficiente di remunerazione dovrebbe sensibilmente aumentare.

Già con lo stesso contratto delle Convenzioni si erano stabiliti dei ribassi di tariffe e degli aumenti di velocità, ma molti altri miglioramenti vennero poi per soddisfare alle esigenze del pubblico, e, se si guardano uno ad uno, possono considerarsi come cose di poca importanza, ma sommati tutti insieme non sono più trascurabili e logicamente dovrebbero portare un aumento di remunerazione,

E dopo queste cause, che sono insite nelle stesse Convenzioni, vengono le cause ancora più gravi dell'imperfetto svolgimento delle Convenzioni stesse, poichè, come abbiamo veduto, il Governo non provvede nei primi quattro anni ai lavori necessari a mettere le ferrovie in regolare stato di esercizio, e non provvede poi ad impianti nuovi ed a nuove provviste di materiale mobile in proporzione degli aumenti dei prodotti.

Mancando ciò che è necessario per un regolare servizio, naturalmente aumentano le spese dell'esercente, il quale è obbligato a ricorrere ad espedienti costosi, e aumentano a dismisura le spese per danni reclamati dal pubblico. E questa, che si è manifestata in modo specialmente grave per la Rete Mediterranea, è certamente una delle principali cause del peggioramento progressivo dei suoi bilanci.

Un forte peggioramento nelle condizioni finanziarie della Società venne nel 1894 dalla legge Sonnino che aumentava la tassa di ricchezza mobile. La spesa per la tassa di ricchezza mobile, che è messa in evidenza nei bilanci, nel 1894 era di L. 1,373,627, passa a L. 1,513,225 nel 1895 e a L. 1,683,360 nel 1902.

Poi, in contraddizione completa con lo spirito delle Convenzioni del 1885, viene imposto alla Società il contributo del 10 0/0 sulle spese patrimoniali che fa il Governo, e poichè disgraziatamente sulla Rete Mediterranea i bisogni sono molto grandi, così l'onere assunto dalla Società è gravissimo e rende i bilanci sempre peggiori.

Finalmente sono venute le trattative fatte dal Governo coi ferrovieri nel 1901 e la legge del 1902, le quali, se da una parte hanno portato un grave ed indebito onere allo Stato, hanno d'altra parte portato un onere altrettanto grave alle Società, portando di più l'indisciplina nel personale. E certamente i quattro ultimi anni d'esercizio, nei quali alle precedenti cause di peggioramento si uniscono anche queste nuove, non potranno non essere disastrosi.

* *

Tralascio per amore di brevità molte altre piccole cause, ma credo che ogni lettore imparziale che non sia schiavo di preconetti dogmatici e che non si lasci acciecare dallo spirito di parte debba convenire che quelle che io ho enumerate sono pur troppo cause reali che portano fatalmente il peggioramento progressivo dei bilanci della Mediterranea, e che questo fatto si spiega naturalmente da sè, senza bisogno di fantasticare sull'astuzia e la malafede della Società che nasconde i suoi guadagni e presenta bilanci artificiosi.

Io non so quello che avverrà al giugno del prossimo anno; ma certamente, se mai si verrà all'esercizio di Stato, si avranno ben amare delusioni, sia per la liquidazione del passato, sia per provvedere ai bisogni del pubblico che incoscientemente sono stati trascurati.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

L'ORDINAMENTO DELLE STRADE FERRATE

Tra gli allegati agli « Atti della Reale Commissione per lo studio dell'ordinamento delle strade ferrate » è stato pubblicato anche uno studio dell'ingegnere Breda intorno ai vari sistemi di esercizio da contemplarsi nel riordinamento delle ferrovie. L'ingegnere Breda esamina sotto vari aspetti tutto il problema ferroviario italiano per additarne i mali ed i rimedi e per proporre un assetto più stabile e più corrispondente alle esigenze generali del Paese.

Ecco in sunto i concetti svolti dall'ingegnere Breda, il quale nei suoi studi ha anche seguito ciò che avviene all'estero:

Tutti ritengono utile e conveniente che lo Stato sia proprietario di tutte le ferrovie, e ciò non solo per considerazioni di ordine politico e militare, ma anche pel fatto che la proprietà unica conduce ad estendere su tutta la rete le medesime tariffe e condizioni nei trasporti con

l'accumulamento delle distanze, costituendo grandi benefici sia al commercio come all'esercente ed allo Stato, da giustificare gli oneri che ne derivassero ad esso per il riscatto sulle rimanenti linee che sono ancora di concessione privata.

Ammesso che l'industria delle ferrovie è essenzialmente commerciale, si deve tenere presente che la qualità di commerciante non è compatibile con le qualità caratteristiche dello Stato, perchè le ingerenze politiche non permettono ad esso di estrinsecare l'opera propria col solo obbiettivo dell'interesse industriale e generale del Paese. Se si considera inoltre che lo Stato deve tutelare tutti gli interessi, compresi quelli derivanti dagli altri mezzi di trasporto, non potrebbe, per vincere la concorrenza, riverberare nei suoi dipendenti quello stimolo d'iniziativa, che è fondamento di una amministrazione commerciale come quella delle ferrovie, si vede chiaramente che in Italia l'esercizio delle ferrovie deve essere affidato all'industria privata, mediante concessioni, che, mentre garantiscono le funzioni proprie dello Stato, garantiscono pure gli interessi del pubblico senza danno dell'esercente.

La Relazione, dopo aver trattato della forma e del principio su cui si basano le attuali concessioni ferroviarie, dice che gli inconvenienti che presentano in genere i contratti d'appalto dell'esercizio, basati sulla partecipazione dello Stato al prodotto lordo, consigliano di esaminare se non convenga ricorrere a contratti d'altra forma, come, per esempio, a quello dell'appalto di trazione.

Tale sistema, dice la Relazione, ha il suo fondamento nella necessità che sia riservata al Governo la facoltà di ordinare quanto occorre per la soddisfazione dei bisogni generali del Paese, che sia indipendente dal Governo la soddisfazione dei bisogni privati, che debba essere, cioè, il Governo l'ordinatore dei mezzi ferroviari e che debba essere riservato all'industria privata ogni disposizione relativa agli organi sui quali il Governo agisce. Con tale sistema il Governo sarebbe arbitro della quantità e della qualità dei treni, degli orari e delle tariffe, e quindi avrebbe il potere di far convergere il servizio ferroviario al fine del pubblico bene. Poichè il costo del treno-chilometro rappresenta l'unità di misura pel migliore impiego della forza, ed il numero dei treni-chilometri determina la grandezza della forza impiegata, il contratto di trazione deve essenzialmente basarsi nel compenso del treno-chilometro. Con tale sistema non si avrebbe un esercizio di Stato, ma un esercizio disimpegnato per conto dello Stato, poichè alla parte industriale della gestione lo Stato rimarrebbe estraneo. Da ciò lo Stato avrebbe l'impero assoluto nella direzione delle tariffe, e quindi potrebbe anche consentire la connessione della tariffa doganale colla ferrovia.

Le principali opposizioni che si muovono all'esercizio di Stato puro trovano la loro base nella vera o supposta inettitudine del Governo alla gestione di aziende industriali e nel timore di un accentramento amministrativo soggetto a perniciose influenze estranee.

L'esercizio per conto dello Stato, e cioè l'appalto della trazione, eliminerebbe completamente il primo appunto, e, quanto al secondo, restringerebbe le influenze quasi esclusivamente al campo delle tariffe e degli orari.

Qualora il Governo non preferisse il sistema d'appalto di trazione, per avere la libera disponibilità delle tariffe e degli orari, del numero e qualità dei treni, il nuovo contratto dovrebbe basarsi sulla corresponsione da parte delle Società di un canone fisso, oltre ad una eventuale partecipazione nel prodotto netto superiore ad una determinata cifra. Data questa forma d'appalto, alle Società dovrebbero far carico le spese per la manutenzione ordinaria e straordinaria, quelle per danni per forza maggiore, nonché quelle per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento e del materiale rotabile reso inservibile dall'uso. Lo Stato dovrebbe sostenere le spese per gli aumenti patrimoniali richiesti dall'incremento del traffico; le Società però dovrebbero corrispondere allo Stato, in aggiunta al

canone, una somma rappresentante l'interesse della spesa e una quota di un razionale ammortamento.

La Relazione dice che fin dal 1877 fu proposto un sistema d'esercizio completamente opposto a quello che sostanzialmente esiste tuttora, sistema che si riassume *nell'accentramento dei servizi e nel decentramento delle linee*. Le caratteristiche di tale sistema erano quelle di determinare la responsabilità, di conseguire il migliore andamento del servizio e di ottenere la maggiore economia. Tale organizzazione reclamava una Direzione generale, presso la quale si sarebbero costituiti l'Ufficio tecnico per lo studio e l'esecuzione dei lavori, e gli Uffici di contabilità e controllo, e quelli dell'economato, del materiale rotabile e fisso e della trazione, mentre altrettanti poteri esterni, autonomi, quante fossero state le linee costituenti la rete, concentravano in sé tutti i poteri e le responsabilità conseguenti e relative ai servizi del traffico, del movimento, della manutenzione e della trazione. Ad ognuno di questi uffici esterni sarebbe stata devoluta ogni attribuzione per tutti i fatti dell'esercizio, ed un solo individuo, che assumeva il titolo d'ingegnere dell'esercizio, avrebbe dovuto rispondere di tutti i rami di servizio predetti. Nella linea più lunga e di intenso traffico sarebbero stati preposti altri ingegneri, i quali però dovevano corrispondere coll'Ingegnere-Capo, al quale era mantenuta l'intera responsabilità. Questo sistema, dice la Relazione, si adattava a qualunque rete ferroviaria, e la elasticità del sistema stesso consentiva quelle variazioni ritenute necessarie per meglio corrispondere ad ogni singolo bisogno o alla specializzazione di un determinato servizio.

Si sarebbero conservate per tutte le linee, o per gruppi di esse, componenti la rete, le officine di costruzione e grandi riparazioni del materiale, alle piccole riparazioni delle locomotive e dei veicoli avrebbero provveduto in ogni piccola linea rispettivamente i macchinisti della linea stessa e gli ingegneri dell'esercizio con operai della località, mentre per le linee principali avrebbero provveduto le rispettive sezioni di trazione e manutenzione del materiale.

Ogni linea avrebbe assegnata la sua dotazione di locomotive e carrozze. Le riparazioni maggiori, per le quali l'ingegnere dell'esercizio della linea ricorrerebbe alla grande officina, verrebbero da questa addebitate alla linea che manda il materiale. I vagoni per le merci invece servirebbero per tutta la rete, e le spese per le piccole riparazioni verrebbero rimesse all'ingegnere dell'esercizio che le effettua, o verrebbero poste a credito della linea. Inoltre tutte le spese di riparazioni, grandi e piccole, accumulate per tutti i carri merci, avrebbero dovuto addebitarsi alle singole linee in ragione del rispettivo traffico, limitato alle merci.

Concentrata in una sola persona la direzione dei tre servizi, oltre la rilevante economia di spesa per l'Amministrazione, l'esercizio avrebbe conseguito quell'armonia, che ora gli fa difetto e che è il primo coefficiente di un buono e regolare servizio.

LINEE FERROVIARIE E CANALE IRRIGATORIO NELL'ALTIPIANO MILANESE

Gli ingegneri Leopoldo Candiani e Gaspare Tosi raccolsero in elaborata Memoria, dedicata alla Giunta Municipale di Busto Arsizio, un progetto organico di riordino ferroviario dell'altipiano milanese, desunto dal raggruppamento e dal coordinamento di quanto di meglio fu proposto in questi ultimi tempi.

Tre sarebbero le linee ferroviarie progettate per meglio rispondere alle sempre crescenti esigenze dei traffici di questa sì industrie regione, e dovrebbero diramarsi da Busto Arsizio colle direttive a Como, Oleggio ed Abbiategrasso, seguendo questi tracciati:

Busto Arsizio-Castellanza-Cislago-Appiano-Civello-Como; Busto Arsizio-Lonate Pozzuolo Oleggio; Busto Arsizio-Magenta-Abbategrasso.

Colla linea Busto-Como la provincia di Como si metterebbe in più diretta comunicazione con quella di Novara. Questo tracciato trova a Castellanza lo sbocco della nuova ferrovia in costruzione della Valle d'Olona, ove sorgono numerosi e grandiosi opifici di cotone ed altre industrie diverse. Accennando a Castellanza si intende comprendere l'importante attiguo centro industriale di Legnano; Legnano con Castellanza formano la serravalle naturale della superiore Val d'Olona, e nel loro perimetro l'odierno sviluppo di traffici è così importante, da fermare necessariamente l'attenzione nello studio di nuovi tracciati ferroviari.

La Busto-Oleggio è importantissima non solo sotto lo aspetto commerciale, ma anche militare. Sino da quando, nel 1883, fu preferita nella concessione la linea Novara-Busto-Saronno-Seregno in confronto di altri tracciati, in allora proposti per unire Novara colle provincie di Bergamo e Como, il Governo ebbe l'intento che, colla probabile costruzione, in un avvenire non lontano, del tronco Busto-Oleggio si sarebbe creata la trasversale Bergamo-Seregno-Saronno-Busto-Oleggio, la quale, prolungata poi sino a Biella, avrebbe costituito la grande linea « subalpina » Biella-Bergamo.

Oleggio è centro importante dell'altipiano novarese; da esso si dipartono tre linee ferroviarie: l'una scende a Novara, le altre due si dirigono ad Arona e Sesto Calende, innestandosi colle linee interstazionali del Sempione e del Gottardo.

Poichè a Busto Arsizio converge la linea di Bergamo, quella in costruzione della Valle d'Olona e la progettata diretta per Como, è evidente che questo breve tronco Busto-Oleggio metterà in diretta comunicazione l'alta Lombardia coll'altipiano novarese, avvantaggiandone così sensibilmente i concambi interprovinciali.

La terza linea, la cui costruzione sotto forma di tramvia fu già progettata fino dal 1878, è quella destinata a congiungere Busto Arsizio con Abbiategrasso, passando per Magenta.

Il tracciato ora proposto si staccerebbe a Busto Arsizio dalla stazione della Novara-Seregno e toccherebbe i paesi seguenti: Sacconago, Borsano, Dairago, Busto Garolfo, Arconate, Inveruno con Cuggiono, Mesero e Marcallo; entrerebbe nella stazione della Mediterranea a Magenta, uscendone per dirigersi a Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano ed Abbiategrasso, ove entrerebbe pure in quella stazione della Mediterranea.

A Busto Arsizio affluisce il transito da Gallarate, dalla Valle d'Olona, dal Comasco; con questa nuova linea tale movimento si dirigerebbe verso la bassa Lombardia, attraversando una vasta pianura cosparsa di numerosi Comuni, i quali sono tuttora privi di una comunicazione ferroviaria, che tanto contribuirebbe a svolgere ed efficacemente utilizzare le loro forze latenti.

La spesa totale occorrente alla costruzione delle tre suddette linee è preventivata in lire 7,125,000, poichè non occorrerebbero opere d'arte di alcuna importanza, essendo già costruito il ponte sul Ticino a Tornavento.

La parte ferroviaria della Memoria che esaminiamo è completata con un accenno alla linea Busto-Arona, che si renderà necessaria in un avvenire non lontano, perchè la Gallarate-Sesto Calende non si presta affatto al grande traffico che avrà quando sarà aperto il Sempione.

La seconda parte della Memoria degli ingegneri Candiani e Tosi s'occupa del progetto di un nuovo canale d'irrigazione per l'altipiano milanese.

La vasta plaga fra Busto Arsizio, Gallarate, Somma Lombarda e Lonate Pozzuolo, è composta di quei terreni alluvionali di ghiaie calcareo-feldspatiche, i quali, come ebbe

ad asseverare un celebre agronomo francese, costituiscono un vero avvenire per l'agricoltura.

Queste ghiaie, una volta disgregate, danno uno strato di eccellente coltivo, possedendo tutti gli elementi primi per la fertilità del suolo; ma a raggiungere tale scopo, oltre agli agenti naturali, sole ed aria, occorre quello essenziale dell'acqua. L'effetto delle acque piovane è troppo lento, dacchè esse facilmente si disperdono negli strati inferiori, e per averne proficui risultati si dovrebbe attendere vari secoli.

Ma se invece questi terreni incolti potessero essere artificialmente irrorati, potrebbero in minor tempo entrare in proficua coltura.

Già da secoli si studiò il modo di condurre su quelle incolte lande un canale irrigatorio dai vicini laghi, e, durante la costruzione del canale Villorosi, l'ing. cav. C. Cipolletti pensò di usufruire della forza d'acqua che si creava alla presa in Ticino, per sollevare un corpo d'acqua sull'altipiano di Somma Lombardo ed ivi usufruirlo come distributore di forza idraulica.

Questo progetto cadde pure colla soluzione del problema del trasporto a grandi distanze della forza idraulica mediante l'elettricità, problema in oggi risolto tanto vantaggiosamente dalla Società lombarda di distribuzione di energia elettrica.

Ora la Società stessa, considerando che la maggior parte di energia rimane perduta durante la notte e lo sarà tanto più fra poco coll'abolizione del lavoro notturno, si preoccupa del come utilizzare convenientemente l'ingente forza che rimane disponibile per circa 12 ore nelle 24 di ogni giornata.

E' con tali criteri che l'ing. L. Candiani ha fatto risorgere l'idea del sollevamento d'acqua con un progetto di innalzare a circa m. 80 una quantità d'acqua che, con un nuovo canale, vada ad irrigare la vasta zona incolta delle brughiere, utilizzando a questo scopo l'energia elettrica prodotta dalla Società lombarda e perduta durante la notte.

Questo canale avrebbe il percorso da ovest ad est, dalla valle del Ticino a quella dell'Olonza, tenendosi sempre al livello più alto dell'altipiano. Da esso si dipartirebbero diversi canali secondari in direzione da nord a sud, che, dopo aver portato le acque di irrigazione, finirebbero nel canale Villorosi, situato più in basso.

Tale canale, bonificando tante terre incolte, svilupperebbe di molto l'agricoltura nell'alto Milanese, riuscendo di provvido equilibrio all'esistente intenso sviluppo industriale. La spesa sarebbe di un milione e mezzo circa.

* *

Questi progetti furono, giorni sono, discussi in una numerosa ed importante adunanza di industriali ed agricoltori, indetta dal Sindaco di Busto.

E si conclude col riconoscere che i progetti stessi meritano plauso ed appoggio, e per renderne possibile l'attuazione si deliberò di nominare una Commissione, perchè si accordi col Governo, colle Provincie, coi Comuni interessati, per ottenere il loro indispensabile concorso morale e finanziario.

LE FERROVIE RUSSE

In recenti numeri abbiamo pubblicato alcune notizie sulle ferrovie del Giappone, della China e della Corea. Dopo queste riferiamo ora quelle che riguardano le ferrovie russe, le quali interessano assai, essenzialmente in questi momenti di attualità, per la parte grandissima che hanno nella guerra dell'estremo Oriente.

I dati che pubblichiamo sono rilevati da una recente Relazione della Divisione di statistica del Ministero delle strade e comunicazioni: hanno quindi il pregio di una incontestabile *ufficialità*, quantunque si riferiscano ad epoca non recente.

Verso la fine del 1900 vi erano in Russia 49,701 *verse* di strade ferrate in esercizio, non compresa in esse la Rete della Finlandia; di queste, 42,598 nella Russia Europea e 7103 nell'Asiatica. Fra le prime, 41,462 erano di interesse generale, 1136 d'interesse locale; 33,813 esercitate dallo Stato, 15,888 date in concessione privata a delle Società (1).

Le stazioni disseminate lungo tale percorso sommarono a 402 nella Russia Asiatica, a 3726 in quella Europea.

A queste cifre, che indubbiamente hanno un alto valore, perchè dimostrano l'enorme superiorità di sviluppo economico della Russia Europea in confronto all'altra, la citata Relazione ne aggiunge altre non meno utili sui redditi lordi e netti e sulle spese d'esercizio delle reti stesse. Vale la pena di riportarne qualcuna.

Nel 1900, per le strade ferrate di interesse generale della Russia Europea, in confronto all'anno precedente, si erano ottenuti i seguenti risultati:

	1900	1899
Movimento complessivo . . .	r. 378,578,326	335,287,400
Spese puro esercizio . . .	» 240,922,600	205,218,102
Reddito esercizio viaggiatori . .	» 13,150,491	15,177,166
Reddito trasporto merci . . .	» 124,505,235	114,802,132

I dati corrispondenti per le spese e per i redditi delle ferrovie asiatiche negli stessi anni sono:

	1900	1899
Movimento complessivo . . .	r. 31,754,137	24,528,397
Spese puro esercizio . . .	» 33,776,414	26,122,195
Reddito esercizio viaggiatori . .	» 6,502,561	3,479,193
Reddito trasporto merci . . .	» 4,480,284	1,885,398

Nel darsi ragione delle differenze fra un anno e l'altro, oltre che del coefficiente dell'intensificazione del traffico, — il movimento viaggiatori nella Russia Europea sarebbe anzi in diminuzione — bisogna tener conto dell'aumento di sviluppo chilometrico delle varie reti. In tutto l'impero russo, e considerando, oltre alle ferrovie di interesse generale ed esercitate dallo Stato, anche quelle di interesse locale e quelle date in concessione a Società, si hanno le cifre seguenti:

	1900	1899
Movimento complessivo . . .	r. 582,631,700	522,901,553
Spese d'esercizio . . .	» 384,919,999	333,750,286
Reddito eserc. viaggiatori . . .	(mancano i dati per le ferrovie d'interesse locale).	
Reddito trasp. merci . . .		

Se la lunghezza complessiva delle reti russe può fare impressione, essa comparativamente è inferiore a quella dei principali Stati d'Europa:

Russia Europea *verse* 41,462; Austria-Ungheria, 33,168; Germania, 46,157; Francia, 35,402; Inghilterra, 32,979.

La Russia ha dunque ancora un lungo cammino da percorrere prima di poter essere davvero un Paese progredito. Il suo sviluppo economico in questi ultimi tempi, segnatamente dopo l'appoggio finanziario della Francia, è stato senza dubbio molto considerevole, ma non bisogna illudersi nelle cifre: si è ancora al principio.

(1) Secondo l'« Almanacco del Gotha » di quest'anno le ferrovie russe al 1° luglio 1903 erano:

Linee dello Stato . . .	28,856 <i>verse</i> = 30,789 chilom.
» private . . .	16,322 » = 17,416 »
» d'interesse locale . .	1,748 » = 1,865 »
Russia d'Europa . . .	46,926 <i>verse</i> = 50,070 chilom.
Russia d'Asia . . .	7,780 » = 8,300 »
Totale . . .	54,706 <i>verse</i> = 58,370 chilom.

(Nota del *Monitore*).

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE

Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo.

Dopo di avere commemorato i tre consiglieri deceduti, ing. comm. Peyron, avv. comm. Demichelis e comm. Trombotto, la Relazione prosegue:

L'esercizio 1903 si svolse secondo le concepite speranze, e gli introiti seguirono senza sbalzi, e quindi con effetti tranquillanti e promettenti, la progressività di aumento, presentando un risultato finale di L. 825,673.47, con lire 37,791.06 in più sul precedente esercizio.

Le spese ordinarie ammontarono a L. 397,969.03, con una diminuzione di L. 1474.66, dovuta essenzialmente al minor prezzo del combustibile, sebbene il consumo sia stato superiore, conseguenza naturale dei treni-chilometri, che da 199,290 salirono a 202,495, e in parte anche percorsi con locomotive di maggior potenzialità e quindi di consumo maggiore.

Questa intensità di movimento dimostra lo sviluppo delle industrie locali, sviluppo che rese necessaria la modificazione del consueto orario invernale, e che ci portò all'introduzione di due nuovi treni merci nelle ore pomeridiane.

Colla scissione del servizio merci dai treni viaggiatori, abbiamo per questi ultimi potuto accelerare la marcia, soddisfacendo così ai desideri degli industriali e di molti altri frequentatori della linea.

L'orario attualmente in vigore venne attivato in via di esperimento, e se esso corrisponderà, come pare, ai comodi del pubblico, diventerà definitivo.

Intanto i miglioramenti progettati ebbero senza interruzione il loro svolgimento.

Nelle stazioni di Nole e Mathi furono impiantate le promesse gru, della portata di 6 tonn. ognuna; furono ampliate le tettoie dei piani caricatori e fu raddoppiata la tettoia della stazione di Lanzo; alla stazione di Balangero fu costruito un piano caricatore con tettoia ed ora si studia il progetto di chiudere quella stazione con una cancellata in legno; ed alla stazione di Ciriè fu sostituita, a quella esistente, una gru della portata pure di 6 tonn.

Nelle stazioni di Venaria, Nole e Mathi vennero poste in opera pensiline metalliche per riparo dei viaggiatori.

Infine, parecchie opere si eseguirono nella stazione di Torino, ove, per la sua angustia, fu necessario occupare verso ponente i terreni di proprietà della Società ancora disponibili.

Sulla nuova area furono costruiti due laboratori, uno per il rialzo delle locomotive e l'altro per le riparazioni e verniciatura delle carrozze, essendo assolutamente insufficienti gli attuali locali delle officine.

Un notevole miglioramento ebbe pure questa stazione colla costruzione di un elegante salone per uso di caffè, fatta col concorso dell'esercente, e colla posa in opera dei marciapiedi lungo tutta la via Ponte Mosca.

A termine del Regolamento municipale per la polizia edilizia, si è dovuto fare l'impianto del marciapiede lungo il muro di cinta dello scalo Vercelli.

A questo si aggiungono tutte le altre migliorie che sfuggono all'osservazione immediata del pubblico, ma che non sono meno importanti, quali: l'impianto di dischi per protezione delle stazioni e di dischetti mobili automatici segnalanti ai macchinisti la posizione degli scambi, l'applicazione del freno Westinghouse a tutte le carrozze, ecc., ecc.

Se la nostra azione fu sinora essenzialmente ridotta alla linea, ai suoi meccanismi, alle officine di riparazioni, elementi indispensabili per la perfetta conservazione del vostro patrimonio sociale, abbiamo però nondimeno cercato, nella misura del possibile, di soddisfare anche al desiderio, non meno giustificato, di innovazioni al *materiale mobile*.

Innanzitutto, l'accresciuto movimento di merci ebbe per naturale conseguenza la richiesta di un numero maggiore di carri, ed a riparare questa deficienza fu nostra premura di ac-

quistare diversi carri coperti e di farne riformare altri dalle nostre officine, rendendoli atti ad una portata maggiore.

Alle vecchie nostre locomotive andiamo man mano, ed a misura che sono poste fuori servizio, sostituendo alle caldaie vecchie altre capaci di lavorare ad una pressione maggiore, aumentando così la loro potenzialità e la velocità dei nostri treni.

Già si era provveduto all'acquisto di una locomotiva più potente da adibirsi al servizio dei treni merci, e nella precedente assemblea si era già accennato alla necessità di un secondo acquisto, e questo venne effettivamente operato.

Il raccordo colle Officine G&Z e stabilimenti industriali funziona sempre regolarmente e sin dal maggio u. s., in aggiunta a quelli già esistenti, fu attivato il nuovo servizio colla Fabbrica Sclopis e C.

Per ragioni di prudenza e di economia, l'armamento del detto binario era stato originariamente eseguito con rotaie usate.

Essendosi ora riconosciuta la necessità di procedere alla sistemazione definitiva del medesimo, si è deliberato il cambio delle rotaie con altre del tipo identico usato sulla linea principale, dividendo la spesa in due esercizi.

E dopo di aver in tal modo soddisfatti ai bisogni delle locali industrie, si è ora intrapresa la provvista di alcune carrozze più consone alle odierne esigenze.

Tolti di mezzo alcuni inconvenienti di lieve entità che si erano dapprincipio verificati, ed introdotte alcune modificazioni negli impianti, siamo in grado di accertare che la illuminazione dei treni coll'acetilene ha dato prove abbastanza soddisfacenti, epperò se ne estenderà l'impianto in maniera che nel corrente esercizio sia completo.

Signori,

Prendendo in esame il bilancio che si sottopone alla vostra approvazione, vi è facile rilevare come il *mutuo* colla Ditta Lombard Odier, Bonna e C. di Ginevra, che al 31 dicembre 1902 era di L. 325,019.55, sia disceso a sole lire 44,440.70; e questa passività, che ingombrava l'andamento della nostra azienda e impediva al nostro bilancio di aver la necessaria elasticità; questa passività, che ricordava ancora le non felici condizioni della nostra Società in un tempo non ancora lontano, scomparirà coll'esercizio in corso. Questo fatto è dovuto all'esemplare abnegazione degli azionisti, che soffrirono per tanti anni l'indifferenza finanziaria dei loro titoli, e poté ottenersi mediante lunga preparazione, che finì con un'operazione conforme al nostro programma, che tende a liberare la Società dalle passività mediante il più rigoroso freno nelle spese e col sacrificio del momento, ma senza astuzia di spediti o mascherate sostituzioni.

Questi sono i risultati di un'accurata vigilanza sul vostro patrimonio, che cercheremo sempre di maggiormente consolidare seguendo le norme della più oculata circospezione nello svalutare i singoli cespiti del nostro attivo e quella del rigore il più intransigente nell'impedire le spese non assolutamente necessarie o seriamente produttive.

E questo potremo ottenere finché i Comuni della nostra linea continueranno a dimostrarsi persuasi essere loro essenziale interesse quello di una ferrovia che abbia per scopo e per proposito principale il soddisfare con ragionevole progressività a tutti i bisogni dei nostri paesi e delle nostre valli.

È a questo che tendono tutti i miglioramenti che, in misura non disprezzabile, furono introdotti in questi ultimi anni; è a questo che mirano gli studi che da qualche tempo si fanno, per vedere se sia possibile una riforma ed una estensione assai più importante alla nostra azienda: d'una cosa però è dovere nostro l'assicurarvi, che cioè se anche nelle riforme secondarie l'Amministrazione fu sempre cauta e misurata, a quelle più grandi e che potrebbero, imprudentemente arrischiare, minacciare la solidità del vostro patrimonio e ricacciarvi nei pericoli e nelle ansie da cui siamo finalmente con tanti sforzi usciti, noi non v'inverremo se non allorquando saremo ben sicuri della serietà dei nuovi progetti.

Da questa sommaria Relazione voi potete giudicare l'operato nostro, e mentre vi confermiamo che il *conto liquidazione* ed il *bilancio* rispecchiano esattamente la situazione della vostra Società, vi proponiamo di approvare il solito dividendo del 6 0/0 alle azioni di 2^a emissione e quello di L. 8.75 a caduna azione di 1^a emissione (corrispondente al 3.50 0/0).

Vi chiediamo poi di passare al *fondo straordinario di riserva per opere ed indennità eventuali impreviste* la somma di L. 60,000.

Arrivati all'attuale stato finanziario della Società, è dovere riconoscere che l'opera zelante ed assidua del Collegio Sindacale, per lunghi anni gratuitamente prestata a titolo di concorso e di esempio a quei sacrifici che si domandavano a tutti, e pei primi agli azionisti, è giusto sia ora avvicinato alle condizioni in cui si trovano i sindaci di tutte le altre Società.

BIBLIOGRAFIA

Guida di Torino per il 1904. — La solerte Ditta G. B. Paravia e C. ha pubblicato in questi giorni la consueta *Guida di Torino*, per l'anno 1904, ampliata e riveduta, con tutte le aggiunte inerenti.

A questa pubblicazione che fa grande onore alla Ditta editrice, ed è diventata ormai tradizionale, ogni elogio sarebbe superfluo.

La *Guida* è indispensabile per i commercianti, gl'industriali, i professionisti, i quali vi trovano rapidamente tutte le indicazioni necessarie.

Essa diviene ogni anno più voluminosa e ricca, e la disposizione pratica delle sue rubriche e la precisione degli indirizzi raccolti in un elenco alfabetico riassuntivo fanno di questa *Guida* una pubblicazione preziosa, utile e ben concepita.

Un grande Atlante geografico. — Dall'editore Ulrico Hoepli riceviamo i fascicoli 17 a 28 del magnifico *Atlante di Stieler* che esce ora completamente rammodernato, in un'edizione economica, di cento carte, nitidamente incisa in rame d'una chiarezza e precisione mirabili.

Fra questi ultimi fascicoli notiamo le cinque belle carte riguardanti l'Italia, sulle quali possiamo con competenza affermare che l'esattezza di ogni dettaglio è così scrupolosa da contentare persino i pedanti. Anche la Russia, divisa in cinque fogli, è ora completa e diventa d'attualità a motivo del conflitto ora iniziato. Consigliamo senza perplessità l'acquisto di quest'opera ai lettori nostri, i quali possono avere il primo fascicolo in esame scrivendo all'editore Ulrico Hoepli in Milano.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Tunnel del Sempione.

Nel corso del mese di marzo il tunnel del Sempione progredì di 181 metri, ossia metri 7.77 in media per giornata di lavoro, 33 metri dal lato nord e 148 dal lato sud.

Alla fine di marzo erano scavati 18,359 metri, di cui 10,177 sul versante nord e 8182 su quello sud. Restano a forarsi 1370 metri. Dalla parte nord la perforazione meccanica venne ripresa il 20 marzo. Dalla parte sud il deflusso dell'acqua fu di 702 litri al secondo.

><

Esercizio economico ferroviario.

Con R. Decreti pubblicati ieri è disposto che, a datare dal 1° maggio p. v., sarà applicato, a titolo di esperimento, l'esercizio economico, limitato al servizio dei

viaggiatori e del trasporto dei bagagli, sulle linee Casarsa-Spilimbergo, Lecce-Otranto e Zollino-Gallipoli.

><

Ferrovia Bologna-Verona.

La Commissione, presieduta dal comm. Zocchi, per l'esame preliminare delle domande di concessione per la costruzione di ferrovie, dopo avere scartata la domanda del signor Daro per conto di una Società francese e del signor Mauro per la costruzione della Poggio Rusco-Verona, della ferrovia Bologna-Verona, ha esaminato mercoledì le due domande per la costruzione ed eventuale esercizio della stessa linea presentate dall'Adriatica e dalla Veneta e le ha dichiarate entrambe ammissibili con osservazioni e con alcune raccomandazioni pei relativi progetti.

Ora domande e progetti saranno passati alle divisioni competenti, le quali li trasmetteranno poi, preceduti da relazione, al Comitato superiore delle Strade ferrate per il proprio parere.

><

Conferenza oraria internazionale pel Sempione.

Alla conferenza oraria che avrà luogo prossimamente a Losanna, onde trattare alcune questioni di orario per l'apertura all'esercizio delle linee di accesso al Sempione, il cav. ing. Pietro Zacchi rappresenterà il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Adunanza della Commissione per concessioni di forze idrauliche.

Il 17 corrente avrà luogo l'adunanza della Commissione Centrale per l'esame delle domande presentate per ottenere la concessione di derivare acque pubbliche.

><

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo.

La Società Mediterranea ha disposto che il servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il Continente e l'Arcipelago toscano venga attivato, in via di esperimento, col 16 corrente mese.

><

Lavori urgenti pel quadriennio.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha determinato di allegare al progetto di legge relativo ai lavori urgenti da eseguirsi nel prossimo quadriennio il preventivo preciso della spesa per ogni singola opera onde evitare l'inconveniente delle eccedenze d'impegni.

><

Lavori pubblici.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzata l'esecuzione dei seguenti lavori, per l'ammontare complessivo di L. 1,600,000:

Ordinaria manutenzione nel sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 del tronco dal ponte sul Platani a Girgenti della strada nazionale n. 69 (Girgenti), L. 356,693;

Lavori stradali in provincia di Campobasso, L. 17,000;

Sistemazione forestale del secondo tronco del vallone delle Brece nell'alto bacino del Sele (Avellino), L. 50,000;

Lavori idraulici diversi nelle Provincie di Bologna, Padova, Pisa, Treviso e Vicenza, L. 74,500;

Miglioramenti del porto mercantile di Spezia, lire 1,048,760;

Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali del litorale della provincia di Genova (esclusi quelli del

porto di Genova) durante il biennio dal 1° luglio 1901 al 30 Giugno 1903, L. 69,200.

><

Ferrovia Eboli-Metaponto.
(Lavori di consolidamento).

Il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha approvato la proposta della Società Mediterranea per i lavori di consolidamento del rilevato in frana fra le stazioni di Picerno e di Tito, sulla linea Eboli-Metaponto, per la spesa di L. 16,900.

><

Le esportazioni e le tariffe eccezionali.

Siamo informati che, in vista della rinnovazione dei trattati di commercio, l'Unione delle Camere di Commercio ha compiuto uno studio analitico molto circostanziato sulle nostre correnti d'esportazione, soprattutto verso la Germania, l'Austria e la Svizzera. Naturalmente l'Unione ha dovuto tener presente in questi studi il regime dei trasporti che tanta influenza esercita sul movimento commerciale.

E poichè l'estensione a tutta Italia delle tariffe d'eccezione per il trasporto di derrate alimentari che si era creduto dapprima di dover limitare al mezzogiorno, estensione che è venuta a spezzare il regime della tariffa n. 55, può aver avuto un contraccolpo notevole sui nostri traffici esterni, si rese necessario per l'Unione di conoscere quali effetti in realtà si siano avuti, nel secondo semestre 1903, dall'applicazione delle nuove più miti tariffe. All'uopo essa si è rivolta all'Ispettorato governativo per ottenere quelle indicazioni e quei dati statistici che eventualmente avesse accolto al riguardo.

Ora ci viene riferito che l'Ispettorato governativo, ritenuto che si voglia alludere alla tariffa eccezionale numero 902 (come quella che avrebbe spezzato il regime della tariffa speciale 55), ha informato l'Unione che la tariffa stessa non ha avuto alcuna influenza circa l'applicazione della speciale 55, poichè la 902, istituita per le sole provenienze meridionali, per dare il mezzo ai produttori di eseguire direttamente le loro spedizioni di derrate per l'estero, ha avuto una limitatissima applicazione, imperocchè i grossi speditori ed esportatori di derrate hanno seguitato ad accentrare per loro conto i trasporti diretti all'estero, per potere poi, col raggiungimento dei quantitativi minimi di vagoni voluti dalla tariffa 55, usufruire della tariffa medesima, la quale è valevole per le provenienze di tutto il regno ed è rimasta in vigore anche per quelle del Mezzogiorno.

Da dati sommari ed approssimativi dei trasporti eseguiti nei primi mesi del secondo semestre del 1903 (imperocchè dati esatti non potranno aversi che quando saranno esaurite e controllate le contabilità relative delle Società ferroviarie, ciò che potrà verificarsi soltanto verso la fine del corrente anno), risulta che si ebbe in complesso un aumento di 20,000 tonnellate di trasporto, dovuto, oltretutto alle nuove tariffe eccezionali, anche al buon raccolto dell'annata. Aumentarono per circa 19,000 tonnellate i trasporti di cereali e per circa 10,000 tonnellate quelli delle derrate; per contro diminuirono i trasporti di uva fresca per circa 4000 tonnellate, quelli dei vini per circa 200 tonnellate e quelli di merci diverse per circa 4800 tonnellate.

><

*Per agevolare le condizioni agricole
nella provincia di Lecce.*

Ci scrivono da Lecce che quella Camera di Commercio, compresa della necessità di agevolare sempre più le con-

dizioni agricole e commerciali di quella provincia, e di rendere più utile ed efficace la spesa che deriva allo Stato dalle riduzioni di tariffa attuate lo scorso anno a favore del Mezzogiorno, ha deliberato, in sua recente adunanza, di appoggiare presso il Governo e presso le Società ferroviarie un'importante proposta recentemente fatta nella Commissione Reale per i servizi marittimi. La proposta è questa: « Che le stazioni ferroviarie all'estremo Sud dell'Italia Continentale godano uguale trattamento delle altre stazioni meridionali più vicine ai centri di consumo di prodotti agricoli, nel senso che sia stabilita una tariffa unica per tutte le stazioni contenute entro una determinata zona, limitatamente al trasporto delle derrate al Centro ed al Nord d'Italia ».

La Camera di Commercio anzidetta ha interessato il Ministero dei Lavori a voler esaminare gli effetti economici e finanziari della proposta ed il vantaggio che ne deriverebbe a quella provincia in rapporto alle provincie di Bari e di Foggia.

><

Posti di volontario al Ministero dei Lavori Pubblici.

Con Decreto 24 marzo u. s. del Ministro dei Lavori Pubblici venne aperto un concorso a 15 posti di volontario nel personale della carriera amministrativa nell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il giorno 10 giugno 1904.

Le domande, coi documenti necessari, devono essere presentate non più tardi del 20 maggio p. v. Fra i documenti da esibirsi figura il diploma di laurea in giurisprudenza, conseguito in un'Università del Regno, oppure il diploma finale della Scuola di Scienze sociali di Firenze. Non sono ammessi titoli equipollenti.

><

Posti d'ingegnere-allievo nel Genio Civile.

Con altro suo Decreto, di pari data, il Ministro dei Lavori Pubblici ha aperto un concorso per esami a 20 posti di ingegnere allievo nel R. Corpo del Genio Civile, con l'annuo stipendio di L. 2000.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il 1° giugno p. v.

Le domande devono essere presentate non oltre il 10 maggio p. v., corredate dei necessari documenti, fra cui figura il diploma d'ingegnere, rilasciato da una Scuola d'applicazione o da un Istituto tecnico superiore del Regno.

><

Posti di volontario alla Ragioneria dei Lavori Pubblici.

Con un terzo Decreto, pure in data 24 marzo u. s., il Ministro dei Lavori Pubblici ha bandito un concorso per esami a quattro posti di volontario nel personale della Carriera di ragioneria nell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il 25 maggio 1904.

Le domande, corredate degli occorrenti documenti, fra cui il diploma di ragioniere o la licenza dalle Scuole superiori di commercio, dal Liceo o dall'Istituto tecnico, dovranno essere presentate entro il 10 maggio 1904. Non sono ammessi titoli equipollenti.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica, in seguito a domanda avanzata dal Municipio di Calvisano, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Brescia a Calvisano.

— L'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi dalla stazione di Modena a quella di Borgo San Donnino.

> <

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha emessa la seguente decisione in una vertenza della Società Anonima per la ferrovia Modena-Vignola colla Prefettura di Modena e Ditta Casarini Francesco, in materia di espropriazione per utilità pubblica:

« È contrario allo spirito ed alla lettera della legge sulle espropriazioni l'affermare che, prima di accogliere la domanda del proprietario di che all'articolo 61 della legge stessa, debba il Prefetto tener conto di ogni possibile futura destinazione dell'immobile espropriato a servizio dell'opera ».

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di Strade Ferrate si sono avuti i seguenti giudicati:

Dalla Corte d'Appello di Torino. — « Alla Società ferroviaria che agisce contro il destinatario per ottenere il pagamento dei diritti di sosta secondo l'articolo 117, allegato D, della legge sulle Convenzioni ferroviarie, non sono opponibili le decadenze e la prescrizione proprie del contratto di trasporto ».

Dalla Cassazione di Roma. — « Contravviene all'articolo 55 del Regolamento 31 ottobre 1873 il proprietario che fa pascolare sciolti i suoi buoi sul terreno prossimo alla ferrovia e non cintato, per modo che s'introducano in essa. Nè vale addurre la forza maggiore senza indicare la natura e senza offrirne la prova ».

Dalla Corte d'Appello di Firenze. — « L'Amministrazione ferroviaria è responsabile degli infortuni che possono derivare dal fatto che gli ingressi dei capannoni sieno troppo angusti, in modo da porre in continuo pericolo gli operai che vi debbono lavorare come manovratori. Ad assicurare da responsabilità l'Amministrazione ferroviaria non può valere che l'operaio sia rimasto vittima dell'infortunio per non avere osservate nel lavoro le prescrizioni regolamentari, quando risulti che queste, per negligenza del personale direttivo ferroviario, non erano generalmente osservate.

« La colpa della vittima non può esimere da responsabilità chi ebbe la colpa principale dell'infortunio, ma deve avere la sua influenza per la determinazione nell'ammontare dell'indennità ».

> <

Ferrovie del Mediterraneo.

Nell'adunanza tenutasi il giorno 8 aprile andante in Milano dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo venne approvato, fra altri, il seguente contratto:

Colle Ferriere di Voltri per fornitura di n. 2000 molle a spira per trazione delle locomotive e trazione e ripulsione di carri e carrozze.

<

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare di lavori provvisoriamente deliberale).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Lavori di terra e murari e fornitura di ghiaia per l'ampliamento della stazione di Termoli, per l'importo di

L. 61,500. Delle 11 Ditte ammesse alla gara solo una ha presentato offerta di ribasso del 5.56 0/0, e cioè la Ditta Achille Basili di Montenero di Bisaccia, alla quale il lavoro è rimasto provvisoriamente aggiudicato;

Rafforzamento delle travate sul fiume Pescara ai km. 30.331 e 46.945 della linea Pescara-Terni, per l'importo di L. 43,000. Delle 18 Ditte ammesse alla gara 7 hanno presentato offerte variabili dall'1 al 22.55 0/0 e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Dell'Orso di Foligno, quale migliore offerente.

(Presentazione contratti per approvazione).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i seguenti contratti:

Ditta B. Kohler di Savona, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento dei ponti metallici sui fiumi Sile e Piave ai km. 16,731 e 31.177 della linea Mestre-Portogruaro;

Ditta Francesco Di Stefano, per la sistemazione della ferrovia Otranto-Bologna fra i km. 414.969 e 416.883;

Ditta ing. Della Carlina e C., per i rafforzamenti della travata metallica sul fiume Topino, sulla linea Orte-Falconara;

Ditta Giulio Rossi, per la sistemazione con volto in muratura per doppio binario della travata metallica del viadotto di Rocca S. Zenone sul fiume Serra al chilometro 115.074 della linea Orte-Falconara;

Ditta Belisario Giacchetti, per i lavori di consolidamento e di sistemazione degli attacchi delle lungherine in legno sui viadotti metallici di S. Stefano, Castellaneta e Palagianello e sulla travata in opera al ponte sul torrente Gennarino sulla linea Bari-Taranto;

Ditta Disma Sansoni, per i lavori di ampliamento della stazione di Verolanova;

Ditta Dante Gagliardi, per l'allargamento delle banchine per l'impianto di nuovi binari nel porto di Ancona.

> <

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Prolungamento della scogliera in sponda sinistra del torrente Agogna a monte del ponte, al km. 6.468 della linea Novara-Varallo, per L. 23,400.

Provvedimenti per evitare franamenti nella proprietà Del Signore, lungo la condotta pel rifornitore della stazione di Pontremoli, per L. 1600.

Svuotamento dell'alveo del torrente Travesagna, in corrispondenza al ponte, al km. 129.268 della linea Pisa-Genova, per L. 1860.

Rifacimento di metri 1572 di binario e di 6 scambi nelle stazioni di Villanova, Villafranca ed Annone sulla linea Torino-Genova, per L. 19,330, oltre il materiale di armamento.

Rifacimento di metri 2343 di binario modello I, nelle stazioni di Milano Centrale e di Porta Garibaldi, per L. 23,300, oltre il materiale di armamento.

Rifacimento di m. 806 di binario modello R. 3, nella stazione di Milano Porta Sempione, per L. 7420, oltre il materiale d'armamento.

Sistemazione della scarpata destra della trincea del Giglio al km. 310.815-310.907 fra le stazioni di Serino e di Avellino, per L. 1500.

Consolidamento del rilevato stradale verso valle al km. 177.146 fra le stazioni di Vaglio e di Brindisi di Montagna, per L. 1500.

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Racconigi, per L. 47.700.

Modificazioni ai carrelli trasbordatori a vapore ad est della grande tettoia viaggiatori della stazione centrale di Milano, per L. 4420.

Lavori per aumentare la portata del pozzo del rifornitore della stazione di Arbia, per L. 2700.

Costruzione di un fabbricato ad uso fonderia nelle officine principali di Torino, per L. 91,200.

Rifacimento di metri 692 di binario modello D nella stazione di Vercelli, per L. 6400, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento in acciaio di metri 30 di binario in stazione di Bianzè, per L. 280, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento di metri 287 di binario modello D nella stazione di Carrù, per L. 2640, oltre il materiale d'armamento.

Modificazioni all'attraversamento del binario al porto mercantile di Spezia, impianto di cancelli normali in ferro in sostituzione delle catene di chiusura del passo a livello con la strada di S. Bartolomeo, per L. 1100.

Demolizione del fabbricato alloggi ed alzamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Empoli, per L. 6000.

Prolungamento del magazzino merci ed impianto del nuovo binario nella stazione di Pontedera, per L. 31,500, oltre il materiale d'armamento.

Gettata di massi a difesa della terza e quarta pila e del quarto di cono destro a monte del ponte sul Pellice, al km. 13.339 della linea Airasca-Cavallermaggiore, per L. 5580.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del torrente Coseria, fra i km. 153.206 e 155.000 della linea Taranto-Reggio, per L. 20,000.

Impianto di dischetti bassi girevoli nelle stazioni di Quarto, Pieve di Sori, Rapallo e Zoagli, per L. 30,100.

RETE ADRIATICA:

Impianto nelle officine del materiale mobile di Verona del macchinario dell'officina elettrica di Poggio Rusco, per L. 31,000.

Ampliamento della stazione di Desenzano: impianto del binario di precedenza, miglioramento del servizio merci e innesto della diramazione al lago di Garda, per L. 117,000, di cui L. 65,000 per i lavori da appaltarsi.

Secondo gruppo dei lavori per l'ampliamento e sistemazione della stazione di Padova, per L. 422,600, di cui L. 206,000 per i lavori da appaltarsi.

Sostituzione dei cancelli scorrevoli a reticolato in ferro alle attuali catene di chiusura del passo a livello all'estremo della stazione di Bari, per L. 1230.

Impianti di difesa contro la penetrazione delle zanzare nei fabbricati di alcuni tronchi della Rete, compresi in luoghi di malaria grave, per L. 138,500.

Impianto di un circuito di segnalamento a campana sulla linea Mestre-Udine-Pontebba, per L. 183,000.

Costruzione di una platea per il lavaggio e la disinfezione dei carri bestiame nelle stazioni di Pontebba, Casarsa ed Oderzo, e sistemazione dell'analogo impianto nella stazione di Udine, per L. 12,740.

Lavori nella stazione di Brindisi Porto per migliorare il servizio ferroviario e quello per il trasporto della Valigia indiana, per L. 7800.

Sistemazione del servizio dell'acqua potabile delle stazioni e delle case cantoniere della linea Foggia-Lucera, per L. 2370.

Impianto di un circuito di segnalamento a campana sul tronco Benevento-Caserta, per L. 51,300.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati dal Ministero dei Lavori Pubblici, di accordo coi Ministeri interessati, i seguenti provvedimenti:

1) Venne concesso alla Ditta Davide e Pietro Bernasconi di effettuare i suoi trasporti di pietre greggie, a vagone completo, da Domodossola, Villadossola, Piedimulera, Vogogna, Gravellona Toce e Gozzano a Milano, coll'abbuono del 10 0/0 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso, verso impegno di un quantitativo minimo di tonn. 1000 da trasportarsi entro il 30 giugno 1905;

2) È stata rinnovata per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1904, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Rinaldo Bozzi, per trasporto di bozzoli morti, doppi in grana sfarfallati, doppi di scarto lavati e cascami di seta, da Milano alla Francia (via Modane), verso impegno di un quantitativo minimo di 100 tonnellate;

3) Venne rinnovata per un altro anno, coll'obbligo di un quantitativo minimo di 1300 tonnellate, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Gondrand, per trasporti di cotone greggio da Venezia Marittima a Venezia Santa Lucia, a Ponte S. Marco e ad altre destinazioni;

4) È stato concesso alla Ditta Giacomo Benini, di effettuare i suoi trasporti di tronchi d'albero da Vigevano e da Mede a Bergamo, coll'abbuono del 20 0/0 sui prezzi normali di tariffa, escluso il diritto fisso. Il quantitativo minimo d'impegno è fissato in 1000 tonnellate, e la concessione è valevole dal 15 marzo 1904 a tutto il mese di giugno 1905;

5) Venne concesso alla Ditta G. Silva e Comp. di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile, a vagone completo, da Napoli e Torre Annunziata ad Avezzano, coll'abbuono del 5 0/0 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermi il diritto fisso e le tasse portuali, e coll'impegno di un quantitativo minimo di 5000 tonnellate. La concessione è valevole a tutto giugno 1905;

6) È stata rinnovata per tutto l'anno 1904 la concessione accordata alla Società Italiana pel Carburato di calcio, acetilene ed altri gaz, fermi per le prime 5000 tonnellate d'impegno i prezzi e le condizioni del contratto scaduto e con alcune modificazioni nei prezzi di trasporto dei quantitativi di merce spedita in più delle 5000 tonnellate. La concessione è applicabile anche ai trasporti di carbon fossile da Ancona a Terni nella quantità non inferiore a 5000 tonnellate, colla riduzione del 10 0/0 sui prezzi normali di tariffa.

— La Mediterranea ha disposto che la validità della tariffa speciale n. 10, grande velocità, pel trasporto dei bozzoli vivi, la quale scadrebbe col 31 maggio p. v., venga prorogata fino a nuovo avviso.

— Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sono state approvate le aggiunte e modificazioni di tariffa per il trasporto, in servizio interno della Rete Sicula, delle fecole e degli amidi, e ciò in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia. Con questo provvedimento si estendono al servizio interno della Rete Sicula le aggiunte e le modificazioni di tariffa riguardanti il trasporto delle merci anzidette in servizio cumulativo fra le Ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, approvate e rese esecutive col Decreto ministeriale del 10 gennaio 1904.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Lecce-Francavilla. — Scrivono da Lecce:

Sono cominciati i lavori di questa linea, che allaccia, per la lunghezza di 87 chilometri, le più fertili contrade della nostra provincia. Una squadra di operai è stata già distaccata a Manduria, dove si è impiantato l'ufficio di costruzioni, per iniziare le operazioni verso Francavilla; un'altra squadra prossimamente si muoverà da Lecce per proseguire i lavori verso il tratto Novoli-Nardò. L'ingegnere Fassi, della Manutenzione di Foggia, è stato nominato direttore.

La linea, che fa parte dei 1600 chilometri concessi dal Governo nel luglio 1879, e dopo lunghe traversie divenuta finalmente fatto concreto per opera del deputato di Manduria, on. De Cesare, e del Ministro Tedesco, è formata di due tratti, Francavilla-Lecce e Novoli Nardò, comprendendo dieci stazioni, oltre quelle per cui s'innestano i nuovi tratti, le quali non si allontanano dai rispettivi abitati che per 200 metri.

I due tratti hanno la costruzione del tipo economico di prima classe, con rotaie di acciaio di 36 chilogrammi a metro lineare. In ogni stazione vi sarà il magazzino per le merci. A San Pancrazio, situato a metà della Lecce-Francavilla, sarà un rifornitore coperto e una rimessa per due locomotive. Così a Francavilla, mentre l'altro capolinea Nardò avrà la stazione allargata e un magazzino merci, una rimessa, un rifornitore, una cisterna, ecc.

La recente agitazione, iniziata in Lecce per fare in modo che dal capoluogo, e non da Novoli, si dipartisse la linea, fruttò, su consiglio dell'on. De Cesare, la costruzione d'un altro Consorzio per la costruzione della congiungente Lecce-Monteroni-Copertino alla Novoli-Nardò. Questo nuovo tratto e la linea intera abbreviano di 16 chilometri il transito Lecce-Taranto sull'attuale percorso, e mettono in comunicazione diretta questa popolosa città marinara con Brindisi e Gollipoli.

Ferrovia Aosta-Martigny. — Da parte della Società anonima Svizzera già I. I. Rieter e C., di Winterthur, fu chiesta la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia economica, a trazione elettrica a scartamento ridotto, dalla frontiera svizzera-italiana-Col de Ferret-Aosta, in continuazione ad una linea già concessa dall'Assemblea generale svizzera. La ferrovia sarà esercitata a trazione elettrica, servendosi di una forza idraulica del torrente Dora, per la quale dalla stessa Società fu già fatta regolare domanda di concessione.

Il valico del Col de Ferret si passerà con una galleria di una lunghezza di m. 6125, dei quali m. 2920 si trovano sul territorio italiano.

Ferrovia Livorno-Vada. — I sodalizi cittadini di Livorno hanno deliberato d'invitare quanti occupano cariche elettive a dimettersi, ove il Governo non provveda seriamente entro il mese di aprile riguardo alla ferrovia Livorno-Vada.

Ferrovia Pozzuoli-Cancello. — L'Amministrazione comunale di Pozzuoli ha rinnovate le pratiche allo scopo di ottenere l'impianto del tronco ferroviario Pozzuoli-Cancello.

Per l'attuazione della linea è doloroso constatare come non sia pronto il progetto tecnico; esiste bensì quello di massima, elaborato dall'ex on. Zainy, ed ora sta lavorando l'ing. Sommella intorno ai dettagli. E' desiderabile che tutto sia sollecitamente approntato, affinché si possa presentare il progetto completo.

Ferrovia elettrica Milano-Casteggio. — Si è pubblicata la relazione del Comitato promotore per la nuova ferrovia elettrica Milano-Pavia-Casteggio. Essa sarà lunga 50 km. e passerà per i Comuni di Vigentino, Macconago, Quintosole, Opera, Pieve Emanuele, Sizzano Can-

talupo, Campomorto, Vallombrosa, Ponte Casate, S. Genesio, Colombara, Mirabello, Pavia, Cava Manara, Bressana, Casatista e Casteggio.

La forza motrice verrebbe tolta dal Naviglio a Pavia, dalla caduta del Lambro presso Cerro, e da quella del Terdoppio presso Zinasco.

Il complessivo della spesa è di L. 2,400,000.

Tutti i Comuni interessati concorrono in parte nella spesa. Relatori del progetto sono gli ingegneri Credazzi e Anelli, di Pavia.

Ferrovia da Roma al mare. — È stato presentato al Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) il progetto di una ferrovia fra Roma e Laurento, mercè l'esecuzione della quale il percorso da Roma al mare sarebbe di 23 chilometri.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904.* — Nella decade 21-31 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascresero a L. 5,507,185, con un aumento di L. 281,100.76 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904 si ragguaglia a L. 125,823,523, presentando un aumento di L. 4,962,084.63 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 marzo 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascresero a L. 407,008, e presentano un aumento di L. 59,738 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 marzo 1904 ammontano a L. 9,631,970, con un aumento di L. 411,692 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Varese-Masnago. — Continua con vero slancio la sottoscrizione del capitale occorrente a trarre in atto questo progetto. Colle adesioni ultime, che comprendono chiarissimi nomi di persone anche non collegate da alcun interesse diretto alla costruenda tramvia, la somma sottoscritta sorpassa ora le L. 90,000.

Tramvia elettrica Napoli-Valle di Pompei. — Con R. Decreto è approvato l'atto d'obbligo stipulato dal comm. Emanuele Rocco, per conto della Società Anonima per le Strade ferrate Secondarie Meridionali, per la trasformazione a trazione elettrica del tronco Napoli-Valle di Pompei, della ferrovia Circumvesuviana.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si annunzia che il Consiglio federale Svizzero ha l'intenzione di fare alle Camere federali una comunicazione a proposito del riscatto del Gottardo, nel corso della sessione che si è ora aperta. Sulla domanda del Consiglio federale, il Dipartimento delle ferrovie lavora ad un rapporto supplementare su tale questione.

Ferrovia Cairo-Tripoli. — Si ha dal Cairo che il Kedivè ha ordinato alla Casa Lambert e Ralli la costruzione del primo tronco di ferrovia del Mariut, che è destinata a raggiungere Tripoli.

I prossimi lavori saranno fatti sopra un tracciato di 100 chilometri e il progetto sarà in esecuzione fra breve.

Il Kedivè possiede un breve tronco ferroviario che è finanziariamente improduttivo; per svilupparne le risorse vorrebbe prolungarlo fino a Tripoli, cosa tanto più agevole in quanto che il tracciato si svolgerebbe quasi per intero su terreni di sua proprietà personale.

La Porta però non sarebbe favorevole all'esecuzione di questo progetto, che forse rimarrà tale.

Notizie Diverse

Gli omnibus automobili di Londra. — Numerose furono le difficoltà che incontrarono le Compagnie degli omnibus di Londra, nella soluzione che consisteva a mettere in marcia delle vetture automobili rispondenti a tutte le condizioni volute di comodità e di sicurezza, per il servizio nelle strade di Londra.

Non meno numerose furono, a causa di ciò, le esitazioni e le prove. Oggi le antiche Compagnie sono sul punto di essere superate da una nuova rivale, la « London Power Omnibus Company », che ha fatto costruire ad Edimburgo otto omnibus di un tipo interamente nuovo, coi quali essa inizierà il suo esercizio.

Queste vetture possono trasportare 14 viaggiatori e sono messe in moto da un motore di 12 cavalli del tipo Stirling. Di un meccanismo nuovo e munite di un sistema di freni che offrono tutta la desiderabile sicurezza, queste vetture sono comodissime e tappezzate di cuoio rosso di bellissimo effetto.

Le molle dei cuscini fanno un gran contrasto coi sedili ordinari, così poco comodi, degli omnibus londinesi.

Il pubblico trova anormale che le antiche Compagnie di omnibus persistano ancora a servirsi della trazione animale, quando la « London Power Omnibus Company », dopo esperimenti concludenti, trova il modo di mettere in marcia delle vetture automobili adatte a tutti i bisogni del servizio nelle strade di Londra.

In principio d'anno si era pubblicato che la nuova Società avrebbe iniziato il servizio colle nuove vetture, in numero di 25, alla fine di febbraio. Finora però nessuna di queste vetture è apparsa nelle vie.

Regolamenti interni negli stabilimenti industriali. — L'Associazione dei Cotonieri italiani ha avviate pratiche allo scopo di venire ad un accordo per concretare un tipo di Regolamento unico interno per tutti gli stabilimenti industriali del Regno.

Sebbene nessuna legge faccia obbligo agli stabilimenti industriali di avere un Regolamento interno, pure l'Ufficio del lavoro si è occupato di tale questione, e a mezzo dei Sindaci e delle Prefetture ha fatto richiesta dei loro Regolamenti a tutti gli stabilimenti e opifici.

I punti essenziali nel problema a risolversi possono riassumere così: se gli stabilimenti debbano avere un Regolamento interno, se convenga concretare un Regolamento interno unico per tutti, se convenga invece abolire ogni Regolamento e attenersi rigorosamente alle leggi vigenti su tale materia.

Ritornando all'iniziativa dell'Associazione Cotonieri, vuolsi che il Regolamento da essa formulato contenga soltanto disposizioni d'ordine generale e di disciplina, che si adatterebbero bene a qualsiasi stabilimento, lasciando libere tutte quelle disposizioni speciali che possono variare da industria a industria per ragioni d'indole tecnica.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Piacenza (18 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di una tettoia nella Caserma Annunziata in Cremona, per L. 12,000. Deposito provv. L. 1200. Dep. spese L. 300. Ultimaz. lavori giorni 120. Docum. fino al 14 aprile.

R. Prefettura di Salerno (18 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto della sessennale manutenzione, dal 1° luglio p. v., del tronco della strada nazionale n. 55, compreso fra la stazione ferroviaria di Contursi ed il ponte Neroneilla, per L. 97,699.56, delle quali lire 78,844.56 a base d'asta. Dep. provv. L. 3500. Dep. spese L. 2000. Docum. fino al 9 aprile.

Municipio di Valledolmo — Palermo (18 aprile, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'allacciamento delle sorge di Sampieri in ex-fondo Miano e delle altre dette « Acqua di Rovitello », per L. 39,103.53. Dep. provv. L. 1500. Ultimaz. lavori un anno. Docum. fino al 17 aprile.

Municipio di Abbiategrasso — Milano (19 aprile, ore 12). — Appalto della costruzione del pubblico macello e della copertura del cavo Pamperduto, per L. 133,500. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 2000.

R. Prefettura di Udine (19 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di difesa frontale del fiume Tagliamento, in località Musone e Villanova, tra i cippi 59-60, per L. 31,810. Dep. provvisorio L. 1600. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 150 giorni. Documenti fino all'11 aprile.

— (19 aprile, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una briglia di sbarramento attraverso il Rio Togliozzo, a difesa della strada nazionale Pontebbana n. 2 e della ferrovia Udine-Pontebbana, per L. 13,700. Dep. provv. L. 800. Cauz. metà canone annuo. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti fino all'11 aprile.

Municipio di Francavilla d'Este — Ascoli Piceno (19 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste del nuovo Ospedale, per L. 32,228.04. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 3300. Ultimazione lavori 18 mesi.

Deputazione Provinciale di Venezia (20 aprile, ore 14, unico def.). — Appalto della manutenzione delle seguenti strade provinciali, divise in quattro lotti, e cioè:

Lotto 1° — Da Fusina al Capriccio e diramazione da Malcontento alla barriera ferroviaria di Mestre, Dolo-Piove. Da Mira Taglio a Mirano, per annue L. 30,350. Cauz. provv. L. 7500;

Lotto 2° — Strada Noalese. Strada Salzanese, per annue lire 16,000. Cauz. provv. L. 4000;

Lotto 3° — Da San Giuliano per Mestre a Mirano. Dalla barriera della ferrovia Mestre-Venezia sino a Marocco e da Mestre al ponte sul fiume Zero, per annue L. 24,600. Cauzione provvisoria L. 2500;

Lotto 4° — Dal ponte sul fiume Zero a quello sul fiume Livenza. Dal ponte sul Livenza a Portogruaro e da Portogruaro ai confini con Udine verso Cordovado e verso Latisana, per annue L. 22,100. Cauz. provv. L. 3300.

Durata degli appalti a tutto il 31 dicembre 1906.

Deputazione provinciale di Bari (21 aprile, ore 11, def.). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Spinazzola a Gravina, della lunghezza di m. 36,033.20, escluse le traverse interne, per la durata di anni 5, provv. agg. per l'annuo estagio di L. 8918.98, e cioè L. 8090.30 per lavori a corpo e L. 828.59 per quelli a misura, oltre il salario a 12 cantonieri fissi a carico della Provincia. Dep. provv. L. 3000.

Municipio di Favara — Girgenti — (21 aprile, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo pubblico macello in quel Comune, per L. 10,400.46. Dep. provv. L. 1200. Cauzione L. 1200. Ultimazione lavori 100 giorni. Fatali 11 maggio, ore 10.

R. Prefettura di Reggio Calabria (23 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di remissione del tratto della strada naz. n. 67, traversa dell'abitato di Gioia Tauro, compreso fra la casa Adamo e la casa Gargano, della lunghezza di m. 420, per complessive lire 8244.32. Dep. provv. L. 500. Offerte fino al 22 aprile. Consegna lavori 3 mesi. Docum. 15 aprile.

R. Prefettura di Ravenna (23 aprile, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ampliamento ed alla sistemazione della Darsena Baccarini sul Naviglio Corsini in Ravenna, per complessive L. 415,000. Dep. provv. L. 30,000. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 15 aprile. Fatali, senza ulteriore avviso, 2 maggio, ore 12.

Municipio di Grimacco — Udine. — (25 aprile, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di costruzione della nuova strada comunale obbligatoria consorz. detta di Cosizzo, di m. 1537.14, per L. 22,831.96. Deposito L. 1700. Cauzione L. 2500.

R. Prefettura di Sassari (25 aprile, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale n. 84, compreso fra Alghero e la stazione ferroviaria di Torralba, di m. 54,865, escluse le traverse degli abitati, per anni 6, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive L. 89,802. Dep. provv. L. 3100. Documenti fino al 16 aprile.

Deputazione Provinciale di Bari (25 aprile, ore 11, def.). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Polignano per Monopoli a Fasana, di m. 20,697.84, escluse le traversie interne, per 5 anni e per annue L. 10,000, di cui L. 8970 per lavori a corpo e L. 1030 per lavori a misura, oltre il salario a 7 cantonieri fissi a carico della Provincia. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Catania (26 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per il consolidamento della frana al ponticello n. 6 e di ricostruzione di detto ponticello in contrada S. Miceli, lungo il tronco dal Bivio Cimarosa alla stazione ferroviaria di Leonforte della strada nazionale n. 70, per L. 25,600. Dep. provv. L. 1200. Ultimazione lavori 5 mesi. Documenti fino al 16 aprile.

Municipio di Ofena — Aquila — (26 aprile, ore 9, def.). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dall'innesto con la provinciale Anfiniate, dopo il ponticello n. 131, per Forca di Penne, alle frazioni Carruso e Villa S. Lucia (1° tronco, della lunghezza di m. 2200.75, per L. 9824.36. Deposito L. 400. Cauzione L. 1100. Ultimazione lavori nel biennio 1904-1905. Documenti fino al 17 aprile.

R. Prefettura di Reggio Calabria (27 aprile, ore 10, def.). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori occorrenti alla sistemazione della piattaforma stradale del 1° tronco della strada nazionale n. 67, compreso fra Gioia Tauro e Cittanova, e propriamente alla riparazione di alcuni danni lungo il tronco e ad un ricarico di pietrisco calcare delle cave di Pizzo lungo il tratto fra Gioia ed Amato del tronco stesso, per complessive L. 32,728.68. Deposito provvisorio L. 2500. Consegna lavori 8 mesi. Documenti fino al 19 aprile.

Municipio di Maiola — Cuneo — (28 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ricostruzione del ponte di S. Mambotto, in legname a palafitte, per L. 8936.25. Dep. provv. L. 600 e L. 300 per spese.

R. Prefettura di Padova (30 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di fondazione di materiali artefatti ed antipetto di sasso con ricostruzione della golenia che protegge l'argine destro di Brenta, fronte Stoppato, in comune di Noventa Padovana, per L. 8200. Deposito provv. L. 400 e L. 450 per spese. Docum. fino al 20 aprile.

R. Prefettura di Catania (30 aprile, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per il consolidamento della frana in contrada S. Miceli, fra i ponticelli 6 e 8 del tronco dal Bivio Cimarosa alla stazione ferroviaria di Leonforte della strada nazionale n. 70, per L. 26,100. Depos. L. 1300. Ultimazione lavori 5 mesi. Docum. fino al 20 aprile.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R.R. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (16 aprile, ore 12, miglioramento di ventose.). — Fornitura alla Regia Marina nei tre Dipartimenti, nel R. Arsenale di Taranto e nel Regio Cantiere di Castellammare, di viti e punte di ferro e di ottone, per complessive L. 112,000, in due lotti, provvis. agg. col ribasso del 18.65 0/0, e cioè per L. 53,968.75 il 1° lotto e per L. 42,743.25 il 2° lotto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Aprile 2	Aprile 9
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	» 447	447
» » Meridionali	» 724	723.75
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	» 450	450
» » (2° »)	» 435	435
» » Secondarie Sarde	» 270	263
» » Sicule	» 690	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 353	354.50
» » Cuneo 3 0/0	» 872	378
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 99	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 505	507
» » Meridionali	» 350.50	353
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 308	309
» » 2° emiss.	» 310	312
» » Sarde, serie A.	» 355.50	368
» » serie B.	» 355.50	368
» » 1879	» 355.00	368
» » Savona	» 368	375
» » Secondarie Sarde	» 511	510.50
» » Sicule 4 0/0 oro	» 510	517
» » Tirreno	» 507	512
» » Vittorio Emanuele	» 367	369

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 21 al 31 Marzo 1904. — 27ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1065	»
Media	4760	4760	»	1065	1058	+ 7
Viaggiatori	2,031,907.00	1,915,805.15	+ 116,101.85	75,632.00	66,955.53	+ 8,676.47
Bagagli e cani	142,410.00	125,294.33	+ 17,115.67	1,832.00	1,597.36	+ 234.64
Merci a G. V. e P. V. acc. .	445,240.00	434,607.19	+ 10,632.81	15,480.00	15,143.61	+ 336.39
Merci a P. V.	2,693,863.00	2,568,918.99	+ 124,944.01	100,821.00	97,762.08	+ 3,058.92
TOTALE .	5,313,420.00	5,044,625.66	+ 268,794.34	193,765.00	181,458.58	+ 12,306.42

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 31 Marzo 1904.

Viaggiatori	45,890,148.00	44,083,763.44	+ 1,306,384.56	2,016,707.00	1,932,525.60	+ 84,181.40
Bagagli e cani	2,363,762.00	2,244,176.10	+ 119,585.90	57,528.00	52,205.21	+ 5,317.79
Merci a G. V. e P. V. acc. .	11,588,774.00	10,941,242.20	+ 597,531.80	427,476.00	402,538.16	+ 24,937.84
Merci a P. V.	61,633,937.00	58,910,434.70	+ 2,693,502.30	2,395,196.00	2,264,552.96	+ 130,643.04
TOTALE .	120,926,621.00	116,209,616.44	+ 4,717,004.56	4,896,902.00	4,651,821.93	+ 245,080.07

Prodotto per chilometro.

della decade	1,116.26	1,059.80	+ 56.46	181.94	170.38	+ 11.56
riassuntivo	25,404.75	24,413.78	+ 990.97	4,598.08	4,696.81	+ 201.22

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 53), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5382	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12



INCHIOSTRI OLEOSI
per Telegrafo
E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.**UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO						OSSERVAZIONI.		
(1) Dal punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)					
		1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità			
<i>Via Monconisio</i>												BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.		
Torino (via Calais o via Boulogne)		162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni			
Milano (id. id.)		177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)		214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)		183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
<i>Via Genova</i>												BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capostazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Livorno (id. id.)		206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—			
Firenze (id. id.)		214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)		246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—			
Napoli (id. id.)		278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—			
<i>Via Bologna</i>														
Firenze (id. id.)		221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)		262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—			
via Napoli (id. id.)		325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—			
Brindisi via Bolog. (id. id.)		301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—			

ANDATA						RITORNO					
Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Monconisio.											
STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE				
Londres {Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	8 50	14 57	—	Lusso	—
Douvres {Victoria	11 05 a.	—	11 — a.	—	11 — p.	Roma	14 30	23 10	—	—	—
Calais { (ora Eur. occ.) Arr.	12 30 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—	—
Maritime { (Buffet) Arr.	12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 24 a.	Brindisi	7 —	—	—	—	—
Calais-Ville { (ora francese) Par.	(F) W.R. Déjeuner	—	3 — p.	—	1 50 a.	Ancona	20 25	—	—	—	—
Boulogne-Tintelleries { (Buffet) Arr.	1 15 p.	1 30 p.	3 06 p.	—	1 56 a.	Bologna	1 35	10 30	—	—	14 20
Folkestone { (Buffet) Arr.	—	—	—	—	2 29 a.	Alessandria	11 25	19 42	—	—	20 55
Boulogne { (Buffet) Arr.	—	—	—	—	2 31 a.	Torino	13 10	22 41	—	—	23 —
Amiens { (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	Brindisi	—	—	—	—	9 42
Paris-Nord { (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	—	—	—	—	Napoli	8 50	—	—	—	23 15
Paris-PLM { (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	Roma	14 10	—	—	—	8 —
Dijon { (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	Livorno	21 15	—	—	—	13 20
Chamonix { (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	Firenze	20 —	—	—	—	12 5
Aix-les-Bains { (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	Pisa	23 5	—	—	—	14 43
Modane { (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	San Remo	19 10	—	—	—	10 1
Torino (ora dell'Europa centrale) (2)	19 18	—	2 50	14 29	7 20	Genova	2 50	—	—	—	19 18
Torino	20 —	—	6 45	14 50	—	Torino	7 31	—	—	—	28 —
Napoli	21 56	—	9 44	16 47	—	Venezia	—	—	—	—	14 —
Milano	23 05	—	10 15	17 45	—	Milano	—	—	—	—	20 20
Venezia	4 23	—	—	23 30	—	Novara	—	—	—	—	21 19
Torino	20 05	—	3 10	15 —	8 50	Torino	—	—	—	—	23 15
Genova	23 25	—	6 40	18 16	17 1	Torino	7 48	—	18 43	4 30	23 35
Pisa	3 30	—	10 55	23 43	16 55	Modane (ora franc.)	11 32 a.	—	5 30 p.	8 5	2 28 a.
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	19 13	Chambéry	3 2 p.	—	8 40 p.	10 6	4 41 a.
Livorno	5 36	—	15 23	0 35	17 55	Aix-les-Bains	9 10 p.	—	3 43 p.	10 25	5 1 a.
Roma	10 10	—	17 50	7 40	23 43	Chamonix	9 51 a.	—	2 50 p.	—	—
Napoli	18 35	—	23 25	13 36	7 —	Evian	12 38 p.	—	5 39 p.	—	—
Brindisi	—	—	18 7	8 6	18 7	Genève	1 55 p.	—	7 55 p.	—	6 5 a.
Torino	20 05	—	—	15 —	8 50	Dijon	12 4 a.	—	2 16 a.	2 41 p.	9 17 a.
Alessandria	21 32	—	—	17 30	10 13	Paris-PLM { (Buff.) Arr.	6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.	11 30 p.
Bologna	9 31	—	—	23 30	14 50	Paris-Nord { (Buffet-Hôtel) Arr.	—	—	—	—	—
Ancona	7 13	—	—	7 13	23 —	Amiens { (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—
Brindisi	21 48	—	—	21 48	10 59	Calais-Ville { (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—
Firenze	6 34	—	—	6 34	5 40	Calais { (ora francese) Arr.	—	—	—	—	—
Roma	13 10	—	—	13 10	19 40	Maritime { (Buffet) Par.	—	—	—	—	—
Napoli	18 35	—	—	18 35	7 —	via Eur. occ. Par.	—	—	—	—	—
						Douvres	—	—	—	—	—
						Londres {Ch.-Cross Par.	8 45 p.	4 55 p.	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.R. Vagon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 3^a classe da Lyon (via Ambérieux). 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (O) *Tragitto di Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.*

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad a.r.a compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

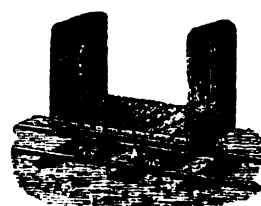
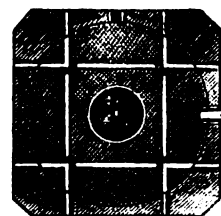
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaux, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — Strade Ferrate con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — Strade Ordinarie Vie acquedotti-Telegrafia-Aerostatica ed Aeronautica

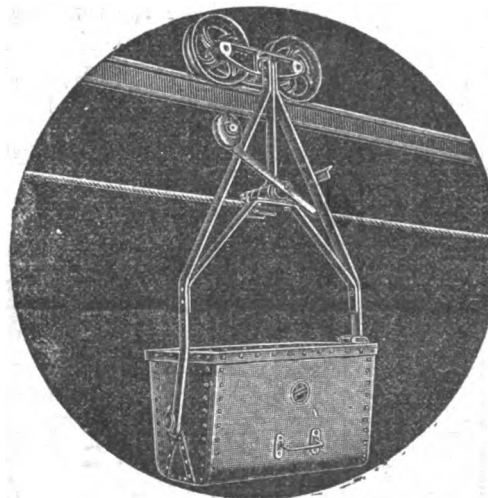
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 88.

G. Bodoni Direttore

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sum.	Fab.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — Il progetto di legge dell'on. Tedesco dell'ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato. — L'esercizio delle tramvie nel 1901. — La ferrovia verso il confine sud-ovest dell'Eritrea. — Stanziamento di somme per opere pubbliche. — Assemblee di Società ferroviarie (Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

IL PROGETTO DI LEGGE DELL'ON. TEDESCO

SULL'

ORDINAMENTO DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

Dato per un momento che sia giusta ed opportuna l'idea del Governo che, pur dando la preferenza all'esercizio ferroviario fatto da Società private, si debba tuttavia preparare l'esercizio di Stato, bisogna dar lode all'on. Tedesco di aver messo da parte i progetti fantastici sul tipo di quello proposto l'anno scorso dall'on. Carmine e di quello socialista proposto ultimamente dall'on. Nofri.

Senza contrasto, il migliore e il più semplice tipo di esercizio di Stato è il tipo prussiano, col quale tutto ciò che riguarda la costruzione e l'esercizio delle ferrovie dipende direttamente ed esclusivamente dal Ministro dei Lavori Pubblici, e bisogna anche riconoscere che fra tutti gli esercizi di Stato che esistono, il prussiano è quello che ha dato migliori risultati.

Ma è possibile il portare questo tipo in Italia, con l'indole nostra e col regime parlamentare che abbiamo noi? Quando in Italia un Ministro dei Lavori Pubblici non ha in media che una vita di due anni, è egli possibile di affidare ad esso l'azienda ferroviaria, che ha bisogno soprattutto di stabilità?

Bisogna adunque riconoscere che l'on. Tedesco ha avuto ragione di mettere anche da parte il tipo prussiano. Per la forza delle cose bisogna rinunciare al semplice e ricorrere a complicazioni per ottenere almeno una relativa stabilità negli ordinamenti dell'azienda e una relativa indipendenza dalla influenza politica.

Ma è riuscito l'on. Tedesco in questo suo lodevole intento?

L'articolo 1 dichiara solennemente che l'amministrazione sarà « autonoma », ed io mi guardo bene dal fare una discussione sul senso grammaticale della parola, ma a me pare molto strana la dichiarazione che vien subito dopo, e cioè che l'amministrazione autonoma sarà alla dipendenza del Ministro dei Lavori Pubblici.

E viene poi l'art. 3, il quale stabilisce che l'amministrazione autonoma dipende dal Ministro dei Lavori Pubblici per la parte tecnica e amministrativa, ed aggiunge che dipende dal Ministro del Tesoro per la parte contabile e finanziaria, ed è soggetta al controllo della Corte dei conti. E vengono poi gli articoli 35 e 36, che stabiliscono che l'amministrazione autonoma deve ancora dipendere dal Ministro di Agricoltura e Commercio per le tariffe.

La intromissione diretta del Ministero del Tesoro nell'amministrazione ferroviaria è una vera novità, che non ha riscontro in nessun altro paese, ed io non voglio discuterla; noto solo che ciò porta una grande complicazione, ed osservo che ogni complicazione porta sempre fatalmente un aumento di spesa.

È ben vero che la legge promette un primo regolamento che dovrà disciplinare le relazioni dei tre Ministeri e della Corte dei conti con l'amministrazione autonoma, ma pur troppo l'esperienza insegna che questi regolamenti paiono fatti apposta per complicare sempre più le relazioni.

A capo dell'amministrazione viene preposto un Consiglio di Amministrazione composto di quattro Consiglieri e un Presidente, e un Direttore Generale; ed io non sono riuscito a capire se il Consiglio sia superiore al Direttore Generale, o questo a quello; ma la legge promette un secondo regolamento, che stabilirà le norme pel funzionamento del Consiglio.

Per me trovo molto più semplice e pratica la legislazione francese e belga, che fa del Direttore Generale il Presidente nato del Consiglio; con le mezze tinte, con le disposizioni indeterminate non si fa che creare una fonte perenne di dissidii e di conflitti.

A dipendenza del Direttore Generale, viene poi un Direttore dell'esercizio, e a me pare cosa naturale che, dal momento che l'amministrazione ha per solo ed unico scopo l'esercizio di un gruppo di ferrovie, tutto il sommo della direzione si concentri in un Direttore dell'esercizio. Si comprende un Direttore Generale che abbia sotto di sé un Direttore delle costruzioni e un Direttore dell'esercizio, e si comprende anche un Direttore Generale che abbia sotto di sé diversi Direttori locali dell'esercizio, ma non si comprende più un Direttore Generale e un Direttore dell'esercizio, i quali nel fondo hanno le stesse attribuzioni.

Nè si dica che l'uno avrebbe attribuzioni prevalentemente amministrative e l'altro attribuzioni prevalentemente tecniche, poichè in primo luogo la cosa non appare affatto dal progetto dell'on. Tedesco, il quale non fa il minimo accenno a quello che i francesi chiamano « exploitation technique », e poi nell'esercizio delle ferrovie la parte amministrativa è talmente connessa con la parte tecnica, che una divisione è impossibile.

Non sarà adunque possibile di evitare conflitti fra il Ministro dei Lavori Pubblici, che si rinnova ogni paio d'anni e che non può non essere soggetto alle influenze politiche del momento, e il Direttore Generale, che vuol conservare le tradizioni e guarda obbiettivamente all'azienda che gli è stata affidata; fra il Direttore Generale ed il Consiglio, i quali vogliono soperchiarsi a vicenda; fra il Direttore Generale e il Direttore dell'esercizio, i quali non possono essere sempre d'accordo nel valutare le esigenze del servizio; fra gli impiegati della Ragioneria centrale e della Cassa centrale che dipendono dal Ministro del Tesoro, e gli altri impiegati comuni; fra la Corte dei conti, che deve invigilare (art. 28) sulla riscossione delle entrate e sul modo col quale si fanno le spese, con i due Direttori, col Consiglio e colla Ragioneria centrale.

Secondo il progetto, sarà la Ragioneria centrale che dovrà preparare i bilanci e trasmetterli al Direttore Generale; questi, previo parere favorevole del Consiglio di Amministrazione, li presenterà al Ministro dei Lavori Pubblici, il quale a sua volta li presenterà al Parlamento come appendice al bilancio del suo Ministero.

Tutto ciò fa presentire andirivieni e ritardi infiniti e la facilità di conflitti, e pare che l'autore del progetto ne abbia avuto qualche sentore, perchè prevede il caso che il Direttore Generale insista nel domandare una somma negata dal Consiglio, e dà facoltà al Ministro dei Lavori Pubblici (articolo 20) di farla iscrivere nelle spese di sua facoltà, ed anzi concede al Ministro tale facoltà anche a dispetto del Direttore Generale e del Consiglio, sottoponendo ogni cosa al giudizio del Parlamento. Ma ben altri conflitti possono sorgere, e fra gli altri che il Ministro neghi la spesa domandata dal Consiglio e dal Direttore Generale.

L'autore del progetto ha timore che il Parlamento possa promuovere delle spese non necessarie, e stabilisce che il Parlamento non possa votare nuovi stanziamenti o aumentare quelli proposti nè con la legge del bilancio nè con legge speciale d'iniziativa parlamentare.

E tutte queste precauzioni danno certamente prova di buona volontà, ma saranno esse efficaci? Non avverrà che quello che si caccia dalla porta, rientrerà in mille modi dalla finestra?

Ma dove il progetto è più manchevole è nel concetto delle spese « necessarie ».

Infatti con l'art. 16 si stabilisce che il bilancio del primo anno sarà stabilito con la legge o col Decreto Reale che istituisce l'esercizio di Stato, e sarà regolato in modo da assicurare al Tesoro un profitto effettivo non minore di quello ricavato dall'esercizio privato.

E' una ben strana ingenuità il credere che basti un articolo di legge per limitare le spese necessarie. Le ferrovie devono soddisfare ai bisogni del pubblico, e bisogna spendere quello che è necessario a dispetto di qualunque disposizione di legge.

Supponiamo, per esempio, che all'anno prossimo il Governo decida di fare l'esercizio di Stato sulla attuale Rete Mediterranea, e supponiamo che nell'esercizio 1905-1906 il prezzo medio del carbone cresca di 5 lire per ogni tonnellata sul prezzo medio del 1904-1905. Evidentemente si avranno circa due milioni di maggiore spesa per questo solo fatto, e bisognerà che il Tesoro la subisca a dispetto di qualunque disposizione legislativa.

Ma vi è ben altro da mettere a calcolo. Supponiamo che l'esercizio della Mediterranea nel 1904-1905 si chiuda in perdita, e, pur troppo, la supposizione sarà probabilmente

una realtà. Poichè nell'articolo 49 è stabilito che tutto il personale conservi il suo posto e la sua paga, evidentemente le spese del 1905-1906 saranno almeno eguali a quelle dell'anno precedente, e il Tesoro dovrà necessariamente subire la perdita sofferta nell'anno precedente dalla Mediterranea, non ostante la ingenua buona volontà di chi scrisse l'art. 16.

Ma lasciamo pure da parte il primo anno d'esercizio, che si può considerare come eccezionale, e passiamo a considerazioni più gravi.

Il progetto di legge dimentica completamente che non si può passare da un sistema di esercizio ad un altro senza fare un inventario per acquistare esatta coscienza dello stato in cui si trovano le linee. Senza di ciò si rinnova, in modo aggravato, l'errore commesso nel 1885.

Nel 1885 si ebbe il concetto giusto della cosa, ma si errò quando si credette che coi 144 milioni del famoso allegato B si sarebbe provveduto a tutti i bisogni delle linee e che coll'assegno di 15 milioni si sarebbe provveduto alle deficienze del materiale mobile. L'errore fu deplorabile, perchè molti lavori necessari si sono trascinati dal 1885 fino ad oggi (cito come uno dei tanti esempi il riordinamento della vecchia stazione di Alessandria), il materiale mobile non fu mai proporzionato ai bisogni, fu alterato e falsato il funzionamento delle Casse di previdenza, e si lascia una ben triste eredità al 1905.

Il dimenticare tutto ciò equivale a voler ingannare il Parlamento e il Paese, equivale a preparare ben gravi delusioni. Nè vale il dire che coll'esercizio di Stato non occorrono inventari, non occorrono Casse speciali, perchè è sempre lo stesso Tesoro che paga. E' un vero errore di concetto ed occorre in ogni caso la sincerità, occorre che il Parlamento ed il Paese sappiano fin dal primo momento quali siano i sacrifici che si devono sostenere, salvo poi a distribuirli in parecchi esercizi.

Altro errore di concetto è quello di credere che con un assegno fisso ed immutabile stabilito colla legge o col Decreto Reale che ordina l'esercizio di Stato, si possa provvedere alle spese di aumento patrimoniale rese necessarie dall'aumento del traffico.

Le Convenzioni del 1885 stabilivano queste spese in funzione dell'aumento del prodotto lordo ultra-iniziale, e, se si può discutere sulla esattezza di questa base e sulla sufficienza della misura stabilita nel 1885, era però un concetto giusto e che avrebbe portato buoni frutti se fin dal principio non si fosse alterato e falsato il funzionamento della Cassa degli aumenti patrimoniali, e se poi nel 1894 non se ne fosse ordinata la morte.

E detto ciò, torniamo all'esame del progetto.

Coll'art. 21 si stabilisce che nel bilancio siavi un apposito articolo intitolato « fondo per spese obbligatorie e d'ordine », il quale ha per iscopo di provvedere alla deficienza eventuale che si può manifestare nelle assegnazioni del bilancio. Ma non è detta la somma che sarà assegnata a questo fondo, e resta inutile il parlarne, tanto più che io devo confessare che non capisco bene quello che si voglia designare con questo titolo. Per me le spese obbligatorie sono tutte quelle che tecnicamente occorrono per soddisfare ai bisogni del traffico.

Viene poi l'articolo 22, il quale stabilisce un « fondo di riserva per le spese impreviste », e dice che questo fondo sarà fissato dalla legge o dal Decreto Reale che ordina l'esercizio di Stato, ma non potrà in nessun caso eccedere la misura del 20% sui prodotti lordi presunti nel primo anno di esercizio.

Così, supponendo di nuovo che si voglia stabilire l'esercizio di Stato per l'attuale Rete Mediterranea, il fondo di riserva sarebbe di circa 3 milioni all'anno, ed ognuno comprenderà quanto questo fondo debba risultare insufficiente pensando che un solo disastro che avvenga ad un treno, un solo ponte che sia asportato da una alluvione, può assorbire tutto il fondo di riserva.

E finalmente viene l'errore più grave, al quale ho già accennato, e cioè che le spese per gli aumenti patrimoniali

sieno stabilite *a priori* e con un assegno fisso nella legge o nel Decreto Reale che stabilisce l'esercizio di Stato.

E questo, a mio giudizio, è un doppio errore di concetto, poichè in primo luogo queste spese, come ho già accennato, non possono essere stabilite *a priori*, ma devono essere proporzionali agli aumenti di traffico che non si possono prevedere; d'altra parte queste spese non possono considerarsi come spese di esercizio, ma sono spese di aumento di capitale.

* *

Nel capo VI la legge prevede semplificazioni e riforme delle tariffe ferroviarie; ma poichè non indica alcuna base seria sulla quale si debbano poggiare queste semplificazioni e queste riforme, è inutile il parlarne. Solo noto che sono quarant'anni che se ne parla da tutti, ma nel fatto poi non si sono avute che delle successive complicazioni, e le poche riforme che si sono tentate non sono mai state ispirate ad un concetto alto e generale. Sono stati dei piccoli favori concessi a questo o a quello, e sempre a scapito del pubblico erario e cioè della massa dei contribuenti.

Sarebbe cosa ottima la sentenza di morte pronunziata contro l'accademia del Consiglio delle tariffe, ma il guaio è che a questa si sostituisce un'accademia nuova, alla quale si dà il pomposo titolo di « Consiglio generale del traffico ».

L'assoluta incompetenza della maggioranza delle persone che sono chiamate a comporre questo Consiglio, basta a far prevedere in modo certo che non potrà fare nulla di pratico, nulla di serio, non ostante che la legge prometta un terzo regolamento per stabilire il numero dei membri e il funzionamento del Consiglio.

* *

La caratteristica specifica di ogni esercizio di Stato è l'affievolimento e man mano la scomparsa di ogni responsabilità dell'azienda ferroviaria verso il pubblico, e, sebbene il progetto in esame non lo dica apertamente, si comprende che questa responsabilità scompaia.

Noi in Italia abbiamo commessa l'esagerazione draconiana di stabilire la responsabilità penale dei Direttori Generali delle Società esercenti per i ritardi dei treni, e, sebbene non si dica che questa legge non sarà applicata all'esercizio di Stato, è ben certo che in fatto non potrà essere applicata.

In quanto ai ritardi nella consegna delle merci, alle perdite, alle avarie, ai danni alle persone, il progetto di legge riconosce che la decisione spetta all'autorità giudiziaria, ma coll'articolo 40 non ammette il rimborso delle spese del giudizio, se prima non sia stata fatta domanda in via amministrativa e sieno passati 60 giorni da questa domanda.

Se la legge generale che autorizza il rimborso delle spese giudiziarie è difettosa, la si modifichi a favore di tutti; ma è inammissibile una eccezione e un privilegio introdotto di straforo con un articolo di una legge speciale. Ed in ogni caso la dilazione di 60 giorni, che è dannosissima per il pubblico, deve essere ridotta a 10 o 15 giorni.

Ma il progetto dimentica completamente di dire chi sia che dovrà rappresentare in giudizio l'azienda ferroviaria, ed io mi domando se, avvenendo il caso che un commerciante o un privato qualunque debba chiamare in giudizio l'azienda ferroviaria, debba citare il Ministro dei Lavori Pubblici o quello del Tesoro, o il Direttore Generale o il Presidente del Consiglio di Amministrazione o il Direttore dell'esercizio.

Potrei estendermi molto su quest'argomento, ma tralascio perchè non si sa quello che verrà stabilito con i tre regolamenti promessi, e con altri che certamente non mancheranno di venire.

* *

Ben poco ho da dire sul capo VII, che parla del personale, e noto soltanto che viene istituito un « Collegio dei ricorsi del personale ferroviario », al quale si potrà ricorrere individualmente e anche collettivamente, e in massima trovo la cosa lodevole; ma parmi che dovrebbe specificarsi

se con ciò sia ancora ammesso o sia escluso il ricorso al potere giudiziario.

Lodo poi senza riserve che non sia stata ammessa la partecipazione del personale agli utili dell'azienda, che pare una bella cosa a molti, ma che nella pratica non riesce che una ingiustizia ed un favoritismo.

Invece è ammessa la partecipazione alle economie (articolo 55), e sebbene in pratica non si possa applicare che in casi rari, specialmente quando si vieta il lavoro in ore straordinarie, tuttavia è bene che vi sia.

* *

Io non so quale sarà l'accoglienza che farà il Parlamento a questo primo progetto di legge dell'on. Tedesco, e quali saranno le modificazioni che vi saranno introdotte, e se forse, malgrado tutte le discussioni e le modidcazioni, resterà sulla carta senza aver l'onore di diventare legge dello Stato.

Ma a mio giudizio il principale difetto di questo progetto di legge è la mancanza di sincerità con la quale si dissimula e si nasconde lo stato attuale delle nostre ferrovie, che non corrispondono alle esigenze del traffico, i bisogni nuovi che nascono dai futuri aumenti di traffico e le difficoltà dell'esercizio di Stato che si risolvono in maggiori spese.

E questo sforzo di nascondere le spese si vede anche nel fatto che, mentre si promette al personale ferroviario di conservare i loro diritti verso le Casse di previdenza, si tace che queste casse sono talmente oberate di debiti che non sono in grado di soddisfare ad alcun impegno, e non si parla di provvedervi.

È ben facile di fare il profeta e dire che se mai si vorrà fare l'esperimento dell'esercizio di Stato in base a questa legge su tutte o su parte delle ferrovie italiane, nasceranno tali inconvenienti e tali aumenti di spese, che si rimpiangeranno le Convenzioni del 1885 che sono state tanto a torto calunniate, e si benediranno le Società esercenti, contro le quali oggi tanto si grida.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

L'ESERCIZIO DELLE TRAMVIE NEL 1901

È stata pubblicata, per cura del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, la seconda Relazione sull'esercizio delle tramvie, comprendente le notizie e i dati statistici che si riferiscono all'anno 1901.

Questa Relazione fu compilata con lo stesso ordine e metodo di quella per l'anno 1900 che era stata pubblicata nel febbraio 1903, e, come nella precedente, anche in questa si riscontrano lacune nel prospetto 7 riguardante il movimento dei viaggiatori e delle merci, i prodotti e le spese d'esercizio.

I risultati principali dell'esercizio delle tramvie italiane nell'anno 1901, in confronto di quelli del 1900, sono i seguenti:

Lunghezza delle linee in esercizio al 31 dicembre 1900	km.	3303.340
Id. id. al 31 dicembre 1901	»	3476.890
Quindi un aumento nell'anno 1901 di km.		173.550
La lunghezza d'impianto di tutte le tramvie in chilometri 3476,890 è così ripartita:		
Su strade nazionali	km.	168.111
» provinciali	»	2151.317
» comunali	»	826.290
In sede propria	»	331.172
Totale km.		3476.890
dai quali si avevano:		
con trazione a vapore	km.	3042.926
» elettrica	»	433.964
Totale km.		3476.890

La lunghezza dei tratti comuni a diverse linee in chilometri 210.464 sommata a quella d'impianto superiormente indicata in chilometri 3476.890 dà un totale di chilometri 3687.354, pari alla lunghezza reale di tutte le linee esercitate.

Quest'ultima cifra, che è complessiva per i due sistemi di trazione, si suddivide come segue:

con trazione a vapore	km.	3154.793
» elettrica	»	532.561

Giova far presente che durante l'anno 1901 sono state trasformate a trazione elettrica varie linee a vapore, per una lunghezza di chilometri 22.464.

In apposito prospetto sono riportati in ordine cronologico i dati dell'apertura delle linee e dei vari tronchi di linea aperti all'esercizio al 31 dicembre 1901.

Nel prospetto stesso si dà la lunghezza d'impianto di ciascun tronco, distinto per sistema di trazione, coll'indicazione della linea alla quale esso appartiene.

Dall'allegato A al prospetto medesimo si desume l'incremento annuale delle costruzioni tramviarie, tanto a trazione a vapore che a trazione elettrica, incremento sempre progressivo, essendosi verificato, come già si disse, nel solo anno 1901 un aumento di 173 chilometri di linee aperte al pubblico servizio.

Altro prospetto indica la quantità del personale in servizio al 31 dicembre 1901.

A quella data il numero degli agenti ascendeva a 12,484 con un aumento di 1482 in confronto del 1900, come risulta dal seguente specchio:

	1901	1900	Differenza
1) Personale dell'Amministrazione centrale e Direzione N.	520	486	+ 34
2) Personale delle stazioni, viaggiatori, viaggiatori, guardiani, ecc.	7,249	5,951	+ 1,298
3) Personale addetto al materiale ed alla trazione . . .	2,639	2,490	+ 149
4) Personale addetto alla manutenzione delle linee e dei fabbricati	2,076	2,075	+ 1
Totale N.	12,484	11,002	+ 1,482

Con altro prospetto sono forniti i dati relativi alla quantità ed alla natura del materiale rotabile in dotazione sulle tramvie al 31 dicembre 1901, distinti per trazione a vapore e per trazione elettrica. Nello specchio seguente è fatto il confronto col materiale esistente alla fine del 1900.

	1801	1900	Differenza
Per le tramvie a vapore:			
1) Locomotive N.	585	577	+ 8
2) Vetture »	1753	1728	+ 25
3) Carri merci »	3228	2889	+ 339
Per le tramvie elettriche:			
1) Vetture automotrici . . . N.	1317	1043	+ 274
2) Vetture di rimorchio . . . »	436	369	+ 67

Un susseguente prospetto dà notizia degli accidenti accaduti sulle tramvie nell'anno 1901 e delle loro conseguenze in danno delle persone.

Lo specchio che qui si riporta offre il confronto con l'anno precedente.

	1901	1900	Differenza
Morti:			
Agenti di servizio N.	8	15	- 7
Viaggiatori »	19	13	+ 6
Estranei »	56	88	- 32
Totale N.	83	116	- 33
Feriti:			
Agenti di servizio N.	152	412	- 260
Viaggiatori »	482	569	- 87
Estranei »	447	344	+ 103
Totale N.	1081	1325	- 244

Un ultimo prospetto si riferisce al movimento dei viaggiatori e delle merci, ai prodotti ed alle spese per l'esercizio delle tramvie nell'anno 1901.

A seguito di premurose insistenze da parte del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, varie Società tramviarie che per l'anno 1900 non fornirono i dati finanziari richiesti, hanno ora corrisposto alle domande loro rivolte; però alcune altre, nonostante reiterate preghiere, hanno insistito nel reciso rifiuto. Ond'è che, per cause indipendenti dal buon volere dell'Amministrazione governativa, il prospetto in parola si presenta anche in quest'anno incompleto.

Ai dati statistici fa seguito, in apposito allegato, la raccolta dei decreti e circolari riguardanti il servizio delle tramvie, emanati nell'anno 1901.

LA FERROVIA

VERSO IL CONFINE SUD-OVEST DELL'ERITREA

Con questo titolo l'ing. G. Buonomo, segretario generale della Società Africana d'Italia, ha dettato un'elaborata Relazione che rassegnò al Congresso Geografico Italiano, tenutosi in questi giorni a Napoli, il quale l'ha fatta oggetto di un'interessante discussione, concludendo con l'approvazione unanime del seguente ordine del giorno:

« La Sezione economico-commerciale del V Congresso Geografico Italiano fa voti perchè il Governo, riconoscendone la necessità, studi i mezzi opportuni e solleciti pel prolungamento della ferrovia Massaua-Asmara verso il confine occidentale dell'Eritrea ».

Ecco la Relazione dell'ing. Buonomo:

Coloro che si ispirano agli ammaestramenti della storia e non chiudono gli occhi innanzi alla realtà della vita, possono ben sorridere degli idealisti generosi banditori di una pace universale. Finchè nel mondo vi saranno interessi da tutelare e supremazie da far valere, le armi non diventeranno oggetto da museo, ma esse scintilleranno al sole fino a che il sole risplenderà.

Alle armi che lasciano tracce di sangue e di dolore se ne sono aggiunte altre non meno efficaci, per quanto innocue nelle apparenze.

Ai nostri giorni, è la ferrovia il più poderoso strumento di dominio nei paesi nuovi, è la ferrovia che crea e perturba interessi, devia traffici, detronizza le vie fluviali, da segnare, come fu detto, la « fallite des fleuves ».

Strumento di pace? Sia, fino a che non diventa causa efficiente di una guerra: quella che si combatte oggi all'Estremo Oriente insegna!

Ma è nei paesi nuovi che le ferrovie hanno una funzione ben diversa da quella che esse hanno nei paesi incivili: colà sono strumenti di produzione e forza iniziatrice e creatrice. Il colonnello belga Thys compendia tale concetto nel motto: « En Europe, le chemin de fer est la résultante d'un mouvement commercial; aux colonies il le précède et le suscite ».

I moderni popoli colonizzatori hanno sentito tutto il fascino di questo poderoso mezzo di dominio e col piantare binari in Africa si estrinseca la presa di possesso. Sulle coste settentrionali dell'Africa, i 1000 km. di ferrovia testè costruiti in Tunisia si allacciano ai 3894 della rete algerina, che avanza i suoi tentacoli verso il deserto e mira al Marocco. Il Sudan, il Senegal e la Guinea in pochi anni già posseggono 843 km. di ferrovie in esercizio.

Le giovani colonie tedesche non se ne stanno inerte, e tutte hanno in corso di esecuzione un programma ferroviario. Il Togo ha in esercizio 42 km. e 128 in costruzione; Camerun ha 60 km. in costruzione; la colonia del Sud-Ovest ha in esercizio più di 100 km. e la colonia dell'Africa orientale 44 km. in costruzione.

Gli Inglesi nelle loro colonie non trascurano il poderoso

strumento di produzione. Nella colonia di Sierra Leone sono in costruzione 36 km. di ferrovia e 97 sono in esercizio.

Funzionano km. 460 nella Costa d'Oro, km. 204 a Lagos e 250 km. sono in costruzione nella Nigeria.

Sono in esercizio km. 4006 nella Colonia del Capo, chilometri 2551 nel Natal, in Rhodesia km. 603 in esercizio e 400 in costruzione. Km. 936 funzionano nell'Uganda, da Mombaza a Porto Florence sul lago Vittoria.

L'Egitto ha km. 3392 fino ad Assuan.

Il Congo, da Matadi a Leopoldville, ha in esercizio chilometri 398, oltre altri 70 da Boma a Buchi e da Boma a Lucundug.

Ma le ferrovie che possono avere speciale interesse per noi sono quella francese da Gibuti ad Addis Abeba, lunga km. 200, destinata ad essere prolungata fino ad Addis Abeba, e le ferrovie sudanesi da Uadi Alfa a Dongola e Uadi Alfa a Cartum, destinate e prestarsi lungo il Nilo per congiungersi con la rete della Colonia del Capo e costituire la dorsale Capo-Alessandria, e realizzare il grandioso sogno imperialista di Cecil Rhodes e del Chamberlain. La ferrovia Capo-Alessandria è un meraviglioso esponente di dominio, ma è dubbio che possa costituire nel suo insieme un efficace fattore economico fra i suoi estremi, distanti oltre gli 80 km.

Ben preziosa dovrebbe essere una merce per reggere alle spese di trasporto su tale distanza, e la linea Capo-Alessandria, così comprensiva nella sua enunciazione, avrà un interesse locale fra le sterminate regioni attraversate, ma la via del mare la batterà in breccia.

Ed a prescindere dalla lunghezza, la Transafricana è destinata a percorrere terreni difficili, e per immensi tratti le sue condizioni saranno ingrati e precarie. Attualmente non v'è continuità ferroviaria fra Alessandria e le ferrovie sudanesi: partendo da Alessandria, si giunge per la ferrovia ad Assuan, e di là, per battello, fino a Uadi-Alfa, da dove, per ferrovia, si prosegue per Cartum.

Dal rapporto del maggiore Macauley rileviamo quali siano le condizioni delle ferrovie che si staccano da Uadi-Alfa:

« Due linee partono da Uadi-Alfa, l'antico termine delle occupazioni inglesi. La prima segue il letto del Nilo e raggiunge Cerman a valle di Dongola, con un percorso di km. 327. La seconda, più importante, ha un percorso di km. 927: si dirige prima verso sud-est attraverso il deserto, raggiunge il Nilo ad Abu-Amed e ne segue il corso fino a Cartum.

« Questa ferrovia, costruita con lo scopo puramente militare per approvvigionare le colonne avanzanti verso il sud, ha le caratteristiche delle costruzioni affrettate, senza aver di mira vedute commerciali. Ciò spiega la lunga traversata di 870 km. nel deserto di Nubia, ove le stazioni sono indicate da un numero d'ordine, ed ove è talmente difficile di procurarsi dell'acqua, che ogni treno, lasciando un estremo del deserto per l'altro, deve trasportare, oltre il tender, cinque vagoni serbatoi contenenti più di 40 mc. di acqua, ciò che diminuisce considerevolmente la potenzialità di traffico della linea. D'altra parte, i ponti e gli acquedotti sono stati ridotti in numero e misura insufficiente, ed in caso di forti piogge accade qualche volta che la via è invasa dalle acque.

« Nel deserto di Nubia, vasta pianura di sabbia, non vi è alcuna traccia di corso d'acqua, poichè la pioggia, che raramente cade, non arriva a formarne neanche degli effimeri. In questa distanza di 370 km. non si è potuto trovare acqua che in due pozzi profondi da 22 a 29 metri e situati l'uno al km. 125 e l'altro al km. 200 da Uadi-Alfa. Il terreno è talmente piano e nudo, che è stato possibile ottenere un allineamento lungo 72 km. senza eseguire movimenti di terra. La linea è ad un solo binario di m. 1.06 di scartamento, con traverse di legno ordinario, di legno creosato, o in acciaio. La linea è percorsa da due treni postali la settimana in ciascun senso, più un treno merci giornaliero a piccola velocità, che porta anche viaggiatori.

« Una delle più grandi difficoltà riscontrate proviene dal

rapido consumo di tutti gli organi in movimento delle macchine a causa della sabbia che si introduce in tutti i pezzi striscianti. Salvo su qualche breve tratto, la via non ha massicciata, ma non si ha grande fede che la massicciata avrebbe per effetto di ridurre questo logorio in misura notevole. I venti impetuosi trascineranno la sabbia sul pietrisco, che parimenti penetrerà nelle macchine.

« Si prevede che spandendo sulla via dei pesanti olii minerali, ciò che pare abbia dati buoni risultati in America, si otterrà una soddisfacente soluzione della questione ».

Nè più propizie sono le condizioni del terreno nella valata del Nilo, e vi è perfino chi crede inattuabile la ferrovia transafricana. Ma anche realizzato il sogno del Rhodes, non sarà la ferrovia Alessandria-Capo la comunicazione più agevole fra gli estremi del Continente Nero. Ciò non poteva sfuggire agli Inglesi, e prima di realizzare la gran dorsale africana già hanno aperto il primo diversivo verso il mare: la linea Mombaza-Porto Florence sul lago Vittoria.

Alla Società geografica di Londra, il maggiore Darwin, riferendo sulle ferrovie africane, dava grande importanza alla linea anzidetta, ma ne dava una molto più grande alla Suakim-Berber, ed egli asseriva non esservene in Africa altre che a parità di spesa e lunghezza potesse avere più vasto campo d'azione.

Lo stesso maggiore non taceva delle grandi difficoltà che si sarebbero incontrate nella costruzione della Suachim-Berber per una lunghezza di oltre 450 chilometri. Suachim è torrida e malsana; la linea corre su terreno frastagliato, deserto, privo d'acqua, ed in alcuni punti raggiunge la quota di m. 900 sul livello del mare. Meglio approfondendo gli studi, le difficoltà si sono appalesate anche maggiori al punto che è stato vagliato se non convenisse abbandonare il tracciato Suachim-Berber per l'altro Cartum-Cassala-Sebderat-Massaua. L'allacciamento a Cartum, con grande vantaggio della navigazione fluviale, sarebbe a monte della sesta cateratta fra Mentemmale e Cartum, ma tale vantaggio era bilanciato dal danno di fare un porto italiano, sbocco della principale ferrovia sudanese, e traversare per oltre 400 chilometri il territorio dell'Eritrea. Corsero anche delle trattative, al principio dell'anno in corso, per attuare un tale progetto, ma esso ormai è abbandonato. I lavori della Suachim-Berber sono incominciati, pesanti *cargo-boat* scaricano tonnellate e tonnellate di rotaie sulle banchine di Suachim, e la perseveranza inglese si accinge a vincere nuove difficoltà e cogliere nuovi allori!

Se attraverso la disadorna esposizione mia l'eloquenza delle cifre potesse ispirare al fascino per questo nuovo campo dell'attività umana, grande sarebbe la disillusione in considerazione di quanto poco da noi si compie nella nostra Eritrea. Colà non sono mancati uomini geniali che hanno vista tutta l'importanza di una rapida comunicazione fra il mare e l'altipiano, e qualcuno concepiva perfino la pacifica conquista del Sudan, spingendo il binario ferroviario fino a Tomat. Ma la metropoli, salvo rare parentesi, ha visto nell'Eritrea un ingombro, una perenne minaccia alla stabilità ministeriale, ed in piena Camera ministri hanno dichiarato d'averne abbastanza dell'Africa. Alle insistenze del Barattieri e del Baldissera, per attuare il loro programma ferroviario, il Governo si è limitato a mandare squadre d'ingegneri per gli studi, ed ormai i progetti di ferrovie eritree sono in numero considerevole.

Dopo ciò costituisce quasi un successo l'aver 34 chilometri di ferrovia in esercizio fra Massaua e Mai-Atal e averne altri 27 in corso di avanzata costruzione. Ben misera cosa, ma molto se si considerano le difficoltà dovute vincere dall'attuale Governatore della Colonia. Con l'articolo 11 della Legge 24 maggio 1903 egli è quasi sicuro di avere assicurato il compimento della Massaua-Asmara, impiegando 20 anni per pagare i lavori.

Frattanto che cosa sarà dell'Eritrea di qui a tre anni, allorchè sarà ultimata la Suachim-Berber e la Gibuti-Arrar sarà prossima a raggiungere la capitale etiopica?

Per quanto le ferrovie possano segnare la disfatta delle vie fluviali, la concomitanza della ferrovia con la via fluviale sarà sufficiente a tagliar fuori l'Eritrea dalle grandi vie commerciali.

Le vie fluviali che dall'altipiano etiopico scendono alla vallée del Nilo faranno colà affluire i prodotti dell'impero in piena evoluzione di progresso, e la ferrovia Berber-Suachim sarà la gran collettrice del movimento del Sudan rigenerato e dell'Etiopia ravvivata da nuove correnti di vita e progresso. Ciò che sfugge al versante occidentale fluirà nella vallata dell'Auasch per mettere capo a Gibuti e quella ferrovia eserciterà il suo influsso attrattivo sui prodotti dell'alto Scebell e del Giuba.

L'Eritrea resterà un massiccio inerte, diventando più petulante nel chiedere al bilancio nazionale contributi in ragione della sua decadenza. Ma neanche un bene sarebbe stato lo sbocco a Massaua delle ferrovie sudanesi.

Innanzitutto non sono gli Italiani che hanno volto le terga a Cassala e Tomat, quelli che avrebbero potuto tenere fronte all'invasione inglese, e non è dalla coesistenza di leoni ed agnelli che gli agnelli si giovino. Ma a prescindere da ciò, l'Italia, assumendosi l'obbligo di costruire la ferrovia Sebderat-Cheren-Massaua, dopo tale sforzo sarebbe subentrata una stasi anche giustificata dai grandi benefici derivati alla regione attraversata dalla ferrovia. Ma quella rapida comunicazione nessuna influenza avrebbe potuto avere sul Tigrè, sul Goggiam, le quali regioni per le vie fluviali avrebbero fatto capo alla vallata del Nilo per essere commercialmente assorbite dalla transafricana, e di qui il doppio vantaggio per gli Anglo-Sudanesi, tagliarci fuori dal commercio del Sudan e dell'alta Etiopia, crogiolarci nell'alta Eritrea e farci concorrere alla costruzione di 400 chilometri di ferrovia fatti quasi nel loro esclusivo interesse.

Ben diversamente potrebbe delinearsi la nostra situazione se fosse possibile prolungare la Massaua-Asmara attraverso il Deca-Tesfà ed i Cunama e raggiungere Ombrega sul Setit. Sono circa 400 chilometri di ferrovia per i quali occorrerebbero non meno di 50 milioni, ma una tale ferrovia avrebbe la sua ragione di essere anche costruendosi la Suachim-Berber e la transafricana. La ferrovia Massaua-Ombrega, senza tema di concorrenza, sarebbe lo sbocco naturale del Tigrè, dell'Asmara e del Goggiam, e solo dei dazi proibitivi potrebbero impedire alla detta ferrovia di essere sbocco del Ghedaref e del Gallabat.

Ma dove prendere la somma occorrente? Se null'altro tema da me proposto ha mostrato la mia imperizia nel parlarvi di banche e prestiti coloniali, l'ho fatto col deliberato proposito di porvi sott'occhio una soluzione per far danaro per i bisogni dell'Eritrea.

I danari non dovrebbero darli i contribuenti italiani, e ciò con grande vantaggio delle cose, per cui venendo il provvedimento alla Camera non vedremmo sfilare i peggiori d'Italia, i contadini estenuati dalla fame, non sentiremmo parlare delle vaste zone incolte, nè di una possibile intensificazione di popolazione e di tutti gli altri mali e miserie curabili con i soli danari che si vorrebbero spendere in Eritrea. La ferrovia Massaua-Ombrega potrà essere costruita con danaro d'ignota provenienza, tratto da un prestito della Colonia, sottoscritto da quelli che hanno fede in un avvenire coloniale del nostro Paese. Chi malamente avesse riposta la sua fede, non avrebbe danneggiato che se stesso!

STANZIAMENTI DI SOMME PER OPERE PUBBLICHE

Col disegno di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, per l'autorizzazione di spese per diverse opere pubbliche e per la determinazione degli stanziamenti nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici durante il quadriennio finanziario dal 1904-1905

al 1907-1908, si chiedono al Parlamento L. 34,450,000, delle quali L. 250,000 per l'isolamento del palazzo Madama, L. 6,500,000 per lavori di costruzione di una nuova aula per la Camera dei Deputati e di sistemazione del palazzo di Montecitorio, L. 5,500,000 per il compimento del palazzo di giustizia, L. 3,000,000 per il proseguimento dei lavori di costruzione del monumento nazionale al re Vittorio Emanuele II, L. 3,000,000 per l'ultimazione dei lavori di ampliamento, di sistemazione e d'arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti, L. 7,000,000 per nuovi lavori di sistemazione e miglioramento di strade e ponti nazionali, L. 1,800,000 per concessione di sussidi ad opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane, L. 400,000 per concessione di sussidi per l'impianto e l'esercizio di linee di automobili in servizio pubblico fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie, e L. 7,000,000 per lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di seconda categoria.

I sussidi dello Stato per le opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane sono determinati in ragione di un quarto della spesa a favore delle provincie e di un terzo a favore dei Comuni.

Si chiede inoltre l'autorizzazione del fondo di L. 12 milioni per la costruzione a cura dello Stato di opere stradali provinciali, e di L. 7,900,000 per concorso dello Stato nella metà della spesa di costruzione di consimili opere eseguite a cura della provincia.

Viene poi istituito un fondo di riserva di L. 33,898,874 che dovrà servire per provvedere durante il quadriennio sopra indicato alla spesa di L. 1,000,000 per il porto di Napoli, di L. 2,672,400 per le riparazioni dei danni recati dalle alluvioni e frane del secondo semestre del 1903, e di L. 350,000 per la sistemazione dei torrenti attraversanti l'abitato di Modica ai maggiori stanziamenti che occorresse di proporre, entro i limiti delle somme già autorizzate, a beneficio di alcune opere; alla costruzione dei tronchi della ferrovia Cuneo-Ventimiglia che sarà eseguita dallo Stato in conformità alle proposte da sottoporsi fra breve al Parlamento, ed infine alle nuove eventuali spese da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti L. 30,000 o con leggi speciali per somme superiori.

Lo stanziamento totale per le opere pubbliche straordinarie è di L. 57,925,453 per il 1904-1905 e di L. 60 milioni per ciascuno dei tre esercizi successivi.

Per le opere in Roma la somma proposta da stanziare nel quadriennio è di L. 40,750,000.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE

Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane.

Signori Azionisti,

Presentandoci a voi per la consueta Relazione annuale del nostro operato e per esporvi col bilancio le condizioni della nostra azienda, lo facciamo con un senso non già di orgoglio, ma di intima soddisfazione.

È nostro convincimento (e speriamo che voi lo dividiate con noi) che, uscita ormai dalle difficili contingenze nelle quali in passato si trovò involta per molteplici cause più esterne che interne, la Società nostra vada gradatamente migliorando la sua posizione economica, assuma un aspetto sempre più vegeto e sano, e possa ormai senza preoccupazioni, con animo tranquillo, affacciarsi e disporsi a sostenere nuove lotte per conseguire di anno in anno maggiori incrementi.

Aumento del capitale sociale. — In adempimento alle deliberazioni da voi prese nell'assemblea straordinaria del 25 giugno 1903, il vostro Consiglio d'Amministrazione, presi gli opportuni accordi col Credito Italiano, procedette,

come vi è noto, alla emissione di 100,000 nuove azioni della nostra Società, che furono a voi offerte in opzione. L'operazione ebbe un risultato veramente lusinghiero.

Estinzione passività. — Come avevamo già prima divisato di fare, noi destinammo subito, e destineremo in seguito, buona parte del considerevole capitale conseguito da tale emissione, nella estrazione di obbligazioni della Società, che ci costavano, fra interessi e spese, oltre il 6 0/0.

D'altronde, ove in seguito si manifestasse il bisogno di procurarsi nuovi capitali per imprese di grande e speciale importanza mediante l'emissione di nuove obbligazioni, riteniamo che ci tornerà sempre agevole di raggiungere tale scopo ad un tasso di interesse considerevolmente inferiore al precedente. Come pure abbiamo estinto altre onerose passività.

Ispirati al concetto che le forze ed attività sociali debbano principalmente convergere alla costruzione ed all'esercizio di ferrovie ed all'assunzione di lavori congeneri, abbiamo stimato conveniente di liquidare, in via definitiva, ogni azione e ragione nostra, sia riguardo ai cantieri di S. Elena, che riguardo agli stabilimenti di Pasiano.

Cantieri di S. Elena. — Riprendemmo quindi per S. Elena le trattative per un accomodamento amichevole coll'onorevole Municipio di Venezia. Ed ora siamo lieti di comunicarvi che le trattative approdarono al fine desiderato, essendo seguita tra le parti contendenti la stipulazione di un compromesso, col quale, a sopimento di ogni questione e compensate le spese di tutti i giudizi, furono nominati tre arbitri, affinché decidano come amichevoli compositori e stabiliscano, sotto determinate condizioni e deduzioni, il valore dei fabbricati e marginature eseguite nell'isola dalla Società, valore che ci dovrà ratealmente essere pagato dal Comune, che riacquisterà in tal modo il pieno possesso dell'isola, mentre noi, d'altra parte, dovremo asportare tutti i meccanismi, essendo questi esclusi dalla cessione.

Gli arbitri emetteranno il loro giudizio entro il prossimo mese.

Ci siamo così liberati da una causa lunga, dispendiosa e di esito incerto.

Fornaci di Pasiano. — In quanto poi alle fornaci di Pasiano, che ci davano redditi molto esigui e che ci immobilizzavano forti somme, abbiamo creduto curarne il realizzo.

E giacché ci si presentò favorevole occasione, fu concordata la cessione di detto ente, con ogni accessorio, ad una Società locale.

Ferrovia Ferrara-Copparo. — Come vi avevamo preannunciato, la ferrovia Ferrara-Copparo, della cui costruzione ed esercizio siamo concessionari, fu aperta al pubblico esercizio il 20 settembre 1903.

Di questo lavoro non possiamo qui esporvi il risultato definitivo economico, essendo ancora pendenti alcune liquidazioni, per quanto di poca entità. Vi assicuriamo però fin d'ora che la costruzione ebbe un esito soddisfacente e che i redditi dell'esercizio corrispondono alle nostre previsioni.

Le disponibilità nostre di cassa ci consentirono di provvedere alla costruzione di questa linea, anche senza ricorrere allo sconto delle annualità governative e provinciali, diversamente da quanto vi avevamo nell'anno decorso preannunciato.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Per la ferrovia Alessandria-Ovada venne costituita, nel 3 luglio dello scorso anno, una Società anonima, della quale formano parte con noi l'egregio senatore marchese Medici, la Società Bancaria Milanese ed il Credito Italiano.

Fu stipulato nel 10 ottobre successivo l'atto di subconcessione col Comune di Alessandria, e furono in parte regolarizzati i rapporti della Società colle Amministrazioni locali interessate e concorrenti con sussidi.

Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago. — Per la ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago, abbiamo convenuto con la Società delle Economiche di Schio speciali pattuizioni, per le quali la convenzione col R. Governo per la concessione della co-

struzione ed esercizio della linea potrà conchiudersi entro brevissimo termine.

Acquedotto Pugliese. — Abbiamo studiato, associatisi anche in ciò con altri Istituti e Ditte solidissime, il progetto per l'acquedotto Pugliese, ed avanzammo domanda, in seguito alla quale siamo stati ammessi all'asta.

Ci siamo astenuti però dall'avanzare una qualsiasi offerta, perchè dagli studi fatti si ritrasse il convincimento che il progetto, come formulato dal R. Governo, lasciava troppi punti oscuri con grave e pericolosa alea, anche per chi avesse voluto occuparsi della sola costruzione. Infatti, della Ditte ammesse all'asta, apertasi in Roma in questi ultimi giorni, due sole si presentarono, le cui offerte vennero respinte perchè condizionate. Tuttavia non per questo intendiamo d'abbandonare l'affare, anzi ci riserviamo di seguirlo nel successivo suo svolgimento.

Di altri lavori importanti stiamo occupandoci, ma non essendo ancora giunti a maturazione, ci riserviamo di riferirvene in seguito.

Veniamo ora ad intrattenervi degli esercizi ferroviari.

Nell'agosto e settembre dello scorso anno, come vi sarà noto, ebbero luogo nella vallata del Piave importanti eccezionali manovre militari, ed i conseguenti trasporti ebbero il maggiore svolgimento sulle nostre linee Vicenza-Treviso e Padova-Montebelluna. Difficile era il nostro servizio, e per sé stesso e pei mezzi disponibili e pel momento in cui doveva svolgersi; ma il risultato fu ottimo, e noi siamo lieti di annunciarvi che la nostra Società ebbe il plauso ed un particolare encomio da parte delle superiori Autorità militari e del Ministero della Guerra.

In altre linee, malgrado l'eccezionalità di svariati ed importanti trasporti che si dovettero effettuare contemporaneamente in un breve periodo di tempo e con i limitati mezzi dei quali disponiamo, il servizio pure procedette ordinato e regolare.

Tutti questi risultati soddisfacenti sono dovuti all'organamento della nostra Società ed in modo particolare alla valentia del personale ed allo spirito di disciplina onde esso è animato.

Vi avvertiamo che abbiamo devoluto la somma di L. 17,844 per aumenti di stipendi, in armonia alle prese deliberazioni. Nel bilancio che vi presentiamo è compresa poi la somma di L. 50,000 a favore della Cassa di Previdenza.

Conformemente a quanto vi accennammo nella precedente Relazione, abbiamo ultimati gli studi e presentate proposte intese ad una maggiore esplicazione della nostra industria ferroviaria ed attendiamo ora di conoscere i propositi del R. Governo.

Lunghezza delle linee. — Nel corso dell'esercizio venne aperta al servizio pubblico la linea Ferrara-Copparo, di km. 18,986, di guisa che la lunghezza effettiva della nostra rete è di km. 593, comprese le tramvie.

Percorrenza dei veicoli e dei treni. — Nel 1903 la percorrenza delle locomotive fu di km. 2,686,047, con una media giornaliera di km. 7359; quella dei veicoli fu di chilometri 16,145,104, con una media giornaliera di km. 44,233; quella dei treni fu di km. 2,055,450, così suddivisi: in km. 1,623,706 per le ferrovie e km. 431,744 per le tramvie.

Paragonando con l'esercizio precedente, nel 1903 si ebbe una maggioranza di percorrenza: delle locomotive di km. 119,890; dei veicoli 1,974,849; dei treni 63,651.

Nuovi treni. — Per assecondare richieste e desideri del pubblico, ed agevolare così ogni maggiore attività, furono aumentati i treni giornalieri e nelle ultime conferenze orarie fu decisa l'istituzione di altre nuove coppie di treni, migliorando comunicazioni importanti, cosicchè può ritenersi che i provvedimenti presi saranno tali da soddisfare completamente tutte le esigenze locali e di corrispondenza.

Per gli accordi intervenuti nelle conferenze internazionali, furono pure migliorate le comunicazioni dei treni, e confidiamo che nuovi studi e nuovi provvedimenti faranno della nostra linea il transito normale del traffico orientale.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole sui progetti delle seguenti opere pubbliche:

Sistemazione del 3° tronco (2° tratto) della strada provinciale n. 75 dalla comunale di Roccamandolfi, presso il ponticello n. 10, alla nazionale n. 52 (Campobasso);

Costruzione del 3° tronco fra la sponda destra del torrente Faraone e l'abitato di Laurito della strada provinciale n. 225 (Salerno);

Costruzione di un nuovo muro di sostegno a destra presso il mercatale di Urbino lungo la nazionale n. 43 (Pesaro);

Ordinaria manutenzione durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 delle opere d'arte dei porti di Barletta e Molfetta (Bari);

Fornitura di acqua del Serino sulle calate del porto mercantile di Napoli durante il periodo dal 4 maggio 1904 al 3 maggio 1905;

Lavori occorrenti all'approdo dei ferry-boats a Villa San Giovanni.

— Il Consiglio di Stato a sezioni unite ha dato parere favorevole, con lievi modificazioni, al testo unico delle disposizioni della legge intorno alle opere idrauliche.

><

Esposizione di Saint Louis.

La Società Mediterranea ha disposto che sia prorogato a tutto il mese di aprile il periodo di tempo per le spedizioni degli oggetti destinati all'Esposizione mondiale di Saint Louis.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Contratti approvati).*

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i seguenti contratti:

Con la Ditta Ing. D. Torriani e C. per la sistemazione della travata metallica del ponte della Chiusa presso la stazione di Vergato, sulla linea Bologna-Pistoia;

Con la Ditta Alfredo Ferrara, per la costruzione della tettoia metallica per il nuovo fabbricato per la pesatura delle locomotive nelle officine di Firenze;

Con la Società delle Officine di Savigliano, per la fornitura di 15 carrozze miste, intercomunicanti, di 1^a e 2^a classe, serie ABIC, con freno a mano;

Con la Ditta Edoardo Angeloni, per l'ampliamento del servizio merci a piccola velocità e per l'impianto di una pensilina metallica nella stazione di Tolentino;

Con la Ditta Gregorio Ricci, per la costruzione del parapetto al muro di sostegno della strada provinciale di Chiusi, fra i km. 45.158 e 45.252 della linea Foligno-Terontola.

(Fornitura carrozze e saloni).

Presso la Società Adriatica ha avuto luogo la gara per la fornitura di 2 carrozze saloni serie AASrc e di 2 carrozze di II classe serie BBRVC. Hanno concorso 4 Ditte, e la fornitura delle carrozze di II classe è stata aggiudicata provvisoriamente alla Ditta Officine di Savigliano al prezzo di L. 33,000 per ciascuna carrozza, mentre non ha avuto luogo l'aggiudicazione della fornitura dei saloni perchè le offerte superavano il prezzo fissato per i saloni stessi.

><
Ferrovie della Sicilia.
(Contratti approvati).

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

Coi Cantieri Navali, Bacini e Stabilimenti Meccanici Siciliani, per la costruzione di un piroscalo a ruote con scafo in acciaio, del tipo ferry-boats, per l'importo di L. 525,000;

Col sig. Salvatore Patti di Palermo, per l'esecuzione dei lavori occorrenti a provvedere d'acqua potabile le stazioni di Ficcarzi, Bagheria, Santa Flavia, Cerda e le case cantoniere ai km. 12.982, 13.173, 15.497, 45.197 e 45.558 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'importo complessivo di L. 7020;

Col sig. Giuseppe Corbino di Caltanissetta, per l'esecuzione dei lavori occorrenti alla sistemazione del ponticello di metri 3 di luce al km. 138.085 della linea Bicocca-Caldare, fra le stazioni di Imera e di Villa Rosa, per l'importo di L. 2410;

Col sig. Luigi Interlandi, per l'esecuzione dei lavori occorrenti al consolidamento della casa cantoniera doppia al km. 335.618 della linea Noto-Licata, per l'importo di L. 4780.

><

*Comitato Superiore delle Strade Ferrate.**(Affari trattati nell'adunanza del 12 aprile 1904).*

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Villanti per l'impianto di una piattaforma nella stazione di Patti.

Transazione delle vertenze con la Impresa Cionfrini assuntrice dei lavori di fondazione del nuovo ponte sul Fosso Rosso, lungo la linea Bologna-Ancona.

Vertenza con l'Impresa Chiocci per i maggiori compensi da essa chiesti in dipendenza dei lavori per la costruzione di 20 acquedotti e per il rivestimento di due tratte di scarpate a monte fra i km. 225.407 e 228.473 della linea Taranto-Reggio.

Proposta per la concessione di compensi alla Ditta Plateo, assuntrice dei lavori per l'allargamento del viadotto di Sampierdarena e per il rialzamento della via della Coscia.

Controversia relativa all'imputazione della spesa occorsa per la costruzione di un repellente presso il ponte Savuto, lungo la linea Battipaglia-Reggio.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Locatelli per il consolidamento di alcune trincee lungo la linea Ponte S. Pietro-Seregno.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Romeo Pennestri per la sistemazione della chiusura della stazione di Reggio Calabria Succursale.

Progetto di sistemazione della linea Bicocca-Canicatti-Caldare attraverso la frana Balataliscia.

Piano generale d'ampliamento della stazione di Treviso.

Progetto per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Osimo, sulla linea Ancona-Foggia.

Domanda della Ditta Tosi per il condono della multa infittale per ritardata ultimazione dei lavori per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Modena.

Applicazione o meno della multa nella quale sarebbe incorsa l'Impresa Rotondo per ritardo nel compimento dei lavori di terra e murari occorsi per il prolungamento dei binari nella stazione di Cerignola.

Tipi del materiale rotabile per le tramvie elettriche dei Castelli Romani.

Nuova domanda della Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena per il condono della multa infittale per ritardata consegna di locomotive per la Rete Adriatica.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione di una scogliera a difesa dalle corrosioni del fiume Tevere, fra i km. 62.050-62.150 della linea Roma-Orte, per L. 25,000.

Rafforzamento della casa cantoniera al km. 376.862 della linea Bologna-Otranto, per L. 500.

Lavori di difesa della ferrovia contro le alluvioni fra i km. 128.500 e 132.600 della linea Orte-Falconara, per L. 7000.

Sistemazione degli attacchi delle lungherine in legno dell'armamento sulle travate metalliche fra i km. 36.938, 38.897 e 42.098 della linea Foggia-Napoli, per L. 500.

Impianto di tre binari sull'area del vecchio piano caricatore militare da demolirsi nella stazione di Piacenza, per L. 18,800.

Sistemazione del servizio d'estinzione degli incendi nelle stazioni di Peschiera, Desenzano ed Iseo, per L. 1500.

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento del tetto del magazzino merci della stazione di Paola e delle docce dei fabbricati viaggiatori del tratto Praia-S. Eufemia, per L. 1010.

Applicazione di chiavi di consolidamento del casello 71 al km. 74.684 fra le stazioni di Rocchetta Tanaro e di Felizzano, sulla linea Torino-Genova, per L. 175.

Costruzione di drenaggi a risanamento del rilevato fra i km. 34.870 e 34.970 della linea Torino-Genova, per L. 4100.

Sistemazione della falda destra della trincea in frana fra i km. 41.332 e 41.352 della linea Roccasecca-Avezzano, per L. 3000.

Ampliamento del magazzino merci nella stazione di Torre Pellice, per L. 4945.

Impianto di binari per carico e scarico di carri nella stazione di S. Giovanni a Teduccio, per L. 43,000.

RETE SICULA:

Rialzamento del muro contenitore destro a monte del ponte sul torrente Savoca al km. 304.880 sulla linea Messina-Siracusa, per L. 4600.

><

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Provvedimenti per togliere gli stillicidi al sottovia Goito nella stazione di Sampierdarena, per L. 3260.

Consolidamento del muro di sostegno a sinistra ai km. 309.998 e 310.283 fra le stazioni di Serino e di Avellino, per L. 7400.

Impianti per la disinfezione dei carri per il bestiame nella stazione di Alessandria, per L. 64,300, di cui L. 41,400 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento della costa montuosa al km. 368.600-368.650 fra le stazioni di Bagnara e di Favazzina, per L. 1500.

Costruzione di un tombino al km. 26.917 all'imbocco Catanzaro della galleria di Marcellinara, sulla linea Santa Eufemia-Catanzaro, per L. 2800.

Assicurazione con malta di cemento delle lastre dei coperti nei fabbricati fra le stazioni di Chiomonte e di Bardonecchia, per L. 780.

Rifacimento di metri 1138 di binari nella stazione di Milano Porta Ticinese, e in quelle di Corsico ed Abbiategrasso, per L. 10,600, oltre il materiale metallico di armamento.

Costruzione di una briglia alla prima luce del ponte sul Sesia presso Vercelli, sulla linea Torino-Milano, per L. 3500.

Costruzione del fosso di scolo al km. 33.145 della linea Oleggio-Pino, per L. 4400.

Consolidamento della trincea a monte al km. 200.880-200.952 fra le stazioni di Campomaggiore, Pietrapertosa e di Calciano Tricarico della linea Eboli-Metaponto, per L. 3600.

Sistemazione della galleria di Ciampino fra i chilometri 16.862 e 17.147 della linea Ciampino-Frascati, per L. 27,000.

Risanamento di tratte saltuarie del rilevato stradale con ricarico di massicciata fra le stazioni di Bressana Bottarone e di Barbianello sulla linea Vercelli-Broni, per L. 25,500.

Impianto di due dischetti di protezione al passo a livello al km. 21.795 presso il casello 18, e delle relative suonerie d'avviso da Pavia e da Cava Carbonara sulla linea Pavia-Voghera, per L. 2930.

Riparazione dei danni causati dalle piene del torrente Ali sulla linea Taranto-Reggio, per L. 9400.

RETE ADRIATICA:

Rafforzamento e costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Treviso-Belluno contro il fiume Piave, fra i km. 36.406 e 36.506, per L. 13,200.

Impianto di un carrello traversatore a raso a movimento elettrico nella stazione di Venezia Centrale, per L. 70,500.

Impianto nella stazione di Lecco di pali di ferro invece che di legno per il sostegno delle attrezzature elettriche di alcuni binari, per L. 2460.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e nelle case cantoniere del tronco Foggia-Cerignola, per L. 8750.

Sistemazione dei segnali a disco girevoli verso Campobasso della stazione di Matrice e verso Termoli della stazione di Casacalenda, Bonefro, Ripabottoni e Campolieto, sulla linea Termoli-Campobasso, per L. 3200.

Lavori per difendere dalle corrosioni la sponda destra del fiume Chienti, al km. 248.822 della linea Bologna-Otranto, per L. 8500.

Impianto di nuovi fanali a gas nella stazione di Foggia, per L. 2350.

Costruzione di un tronco di raccordo fra le linee per Milano-Venezia e quelle per Treviso e Portogruaro presso la stazione di Mestre, per L. 211,000, di cui L. 77,000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto della stazione centrale generatrice elettrica nelle officine di Firenze, per L. 369,880.

Sistemazione dei capannoni della caldareria nelle officine di Firenze, per L. 7800.

Consolidamento del rilevato stradale fra il km. 12.506 e 12.557 della linea Bologna-Otranto, per L. 2700.

Consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i km. 43.879 e 43.899 della linea Fabriano-Urbino, per L. 1400.

Consolidamento del rilevato stradale fra i km. 91.481 e 95.120 della linea Bologna-Otranto, per L. 5100.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Benevento, per L. 13,000.

RETE SICULA:

Impianto della condotta d'acqua potabile per fornire la stazione di Tremestieri e per acquisto dell'uso del pozzo di proprietà del signor Munagò da servire al casello al km. 326.070 della linea Messina-Siracusa, per L. 2410.

> <

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In una causa riguardante la materia degli *infortuni sul lavoro*, promossa dalla Ditta Jannone contro la Società esercente la Rete Adriatica, il Tribunale Civile di Napoli ha recentemente sentenziato quanto appresso:

« La Legge 17 marzo 1898 per gli infortuni sul lavoro non è legge penale, ma d'indole sociale, che racchiude disposizioni penali, ed a queste soltanto va applicata l'interpretazione restrittiva, mentre le altre disposizioni debbono essere intese con criteri piuttosto larghi ed esplicativi.

« L'infortunio senza colpa di alcuno dà luogo all'indennità stabilita dalla legge speciale verso la Società di assicurazione; la colpa concorsa nell'infortunio dà luogo a risarcimento del danno verso i colpevoli e i responsabili civili soltanto allora che il fatto costituisca reato di azione pubblica.

« Accertato che la colpa nell'infortunio fu grave, tanto da dar luogo ad azione penale per reato d'azione pubblica, non rimane esonerato il proprietario o l'industriale dalla responsabilità civile per il solo fatto d'aver assicurato i suoi operai, ma devono applicarsi le norme degli articoli 1151 e seguenti del Codice civile.

« A tenore dell'art. 1153 del Codice civile deve ritenersi responsabile l'industriale anche nel caso d'infortunio derivato da colpa di un operaio, sia pure avvenzito, che abbia male eseguito l'ordine datogli dal preposto alla direzione e sorveglianza del lavoro ».

— Sulla stessa materia degli *infortuni sul lavoro* la Corte d'Appello di Brescia e la Cassazione di Roma hanno emesse rispettivamente le seguenti sentenze:

Corte d'Appello di Brescia. — « L'operaio che, non dando importanza alla lesione riportata, seguitando a lavorare e non facendosi visitare e curare, sia stato causa principale della mancata denuncia dell'infortunio, nel termine stabilito dalla polizza d'assicurazione, per parte dell'industriale, non può pretendere da lui quella indennità che, per la tardiva denuncia, la Società assicuratrice siasi rifiutata pagargli ».

Cassazione di Roma. — « Quantunque l'assicuratore contro gli infortuni sul lavoro abbia imposto per la cura dell'operaio colpito da infortunio un medico di propria fiducia, ed abbia fatto sorvegliare la cura nel proprio interesse, non gli può essere negata la facoltà di impugnare il giudizio finale di quel medico sulle condizioni di inabilità dell'operaio e chiedere la perizia giudiziale per meglio accertarle ».

— La Corte d'Appello di Genova ha sentenziato quanto appresso in materia di *appalti*:

« Costituisce un'opera notevole agli effetti della responsabilità decennale dell'imprenditore, di cui all'articolo 1639 del Codice civile, anche il muro di sostegno di una strada compreso nell'appalto della costruzione della strada medesima, quando in specie sia notevole l'importo complessivo dell'appalto stesso.

« La risoluzione dell'appalto anche in via di transazione, coll'esonero dell'appaltatore dall'obbligo di rispondere dei danni derivanti da costruzioni eseguite non a regola d'arte, e di compiere gli altri lavori assuntisi, non lo esonera dalla responsabilità decennale per le opere già costruite nei casi di cui all'articolo 1639 succitato ».

— La Cassazione di Roma, sentenziando su di una vertenza tra Ricco Giovanni e la Società delle Ferrovie del Mediterraneo, ha stabilito la massima che « Con-

travviene agli articoli 51 e 67 del Regolamento ferroviario 31 ottobre 1873 il titolare di un biglietto d'abbonamento su di un tratto di ferrovia, che, preso posto nel vagone, si rifiuta di pagare il supplemento di prezzo pel maggior percorso necessitato da interruzione della linea normale ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Funicolare Lanzo d'Intelvi. — L'ing. cav. Bianchini e cav. Nagel, dell'Ispettorato ferroviario governativo, Circolo di Milano, in dipendenza alla domanda di concessione, hanno avuto un sopralluogo coll'ingegnere progettista della funicolare di Lanzo d'Intelvi, slg. A. Bucher, ed una delegazione del Consiglio d'amministrazione della Società. Il tracciato e le condizioni del terreno sono state esaminate attentamente e trovate ottime per una solida e razionale esecuzione dell'opera.

Si hanno fondate speranze che la concessione verrà presto accordata.

I lavori incomincierebbero immediatamente dopo.

Ferrovia Lucca-Aulla. — Di questo importantissimo tronco, che per la valle del Serchio e della Magra legherebbe la Toscana alla Spezia-Parma, dopo quaranta anni di aspettativa, non ne sono stati costruiti che due soli tronchi Lucca-Fornoli, che sono una irrisione.

Tralasciando l'alta importanza militare della linea, essa traversa una regione ricca di industrie, di prodotti del suolo, fertile, con cave di marmi, ferro, ligniti e densa popolazione attiva e laboriosa, e tutto perisce perchè non sussidiato da una ferrovia.

La Deputazione provinciale di Massa ha votato un ordine del giorno per sollecitare dal Governo la prosecuzione della Lucca-Aulla, e d'invitare a Roma all'apertura della Camera una apposita Commissione perchè a viva voce sostenga gli interessi economici della regione.

Anche da Lucca si uniranno alla Commissione i rappresentanti della Provincia, Comune e Camera di commercio.

Ferrovia dei Castelli Romani. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha approvato il tipo delle carrozze per le Ferrovie elettriche dei Castelli Romani, a due piani, come quelle in uso sulla linea Milano-Monza.

Ferrovia elettrica Teramo-Aquila-Carsoli. — Si è recentemente costituito a Teramo un Comitato interprovinciale per avvisare ai mezzi necessari per il progetto definitivo per la costruzione di una ferrovia economica a trazione elettrica Teramo-Aquila con prolungamento per Borgocolleferato-Carsoli.

Del Comitato fanno parte i Sindaci di molti Comuni e i più cospicui cittadini delle due Provincie abruzzesi.

Per secondare l'opportuna iniziativa del Comitato, il Consiglio comunale di Teramo ha votato un contributo di L. 500 nella spesa per la compilazione del progetto.

Ferrovia Bergamo-S. Giovanni Bianco. — È stato prorogato fino al 28 maggio p. v. il termine fissato nella convenzione per la concessione alla provincia di Bergamo, della costruzione e dell'esercizio di detta ferrovia, nel quale la concessionaria dovrà integrare il deposito della cauzione di L. 15,000 di rendita, a garanzia degli obblighi assunti per la costruzione ed esercizio della ferrovia stessa.

Ferrovia Sicignano-Lagonegro. — In forza di un R. Decreto è stato applicato, a datare dal 1° aprile corr. sulla linea Sicignano-Lagonegro, l'esercizio economico, limitato ai trasporti dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette.

Ferrovia Monza-Besana-Oggiono. — La domanda del Consorzio costituitosi per questo tronco è stata ora discussa dalla Commissione incaricata dell'esame preliminare delle domande per concessione di ferrovie. La di-

scussione si è svolta specialmente sul sussidio, se dev'essere di L. 6000 o di 4500 al km. Fu rimandato ad altra seduta il decidere in proposito.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 aprile 1904.* — Nella decade 1°-10 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,245,363, con un aumento di L. 180,507.99 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 aprile 1904 si ragguaglia a L. 131,058,886, presentando un aumento di L. 5,070,592.62 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Nuova tramvia elettrica. — Il 9 aprile a Portici ha avuto luogo il collaudo della trazione elettrica del tronco Croce dell'Agnò-Portici.

In una vettura partita da Napoli alle ore 10.30 hanno preso posto il sindaco di Portici, cav. De Angeli, il cav. Villers, direttore della Società e le rappresentanze dei Comuni vesuviani.

La vettura è giunta a Portici tra gli applausi della folla alle 11.10.

La Società ha offerto un pranzo agli intervenuti nei locali della Scuola di agricoltura. Si son fatti brindisi all'incremento dei Comuni vesuviani.

Dopo l'approvazione della Prefettura, la linea sarà aperta al pubblico.

Tramvia Vicenza-Bassano. — Nei giorni scorsi ebbe luogo a Vicenza la seduta plenaria del Comitato esecutivo per la tramvia Vicenza-Marostica-Bassano. Numerosa fu l'adunanza, la quale, dopo discussione, ha votato il seguente ordine del giorno:

« Il Comitato esecutivo per il tram Vicenza-Marostica-Bassano, preso atto delle comunicazioni fatte dalla presidenza in seduta 9 aprile 1904, delibera di fissare in L. 212 il canone annuo complessivo che dovranno corrispondere i Comuni rappresentati nel Comitato, a titolo di un sussidio chilometrico per un periodo di anni 50, alla Società che diverrà concessionaria della linea.

« Per far fronte agli impegni inerenti all'esecuzione ed esercizio del tram, i rappresentanti dei Comuni deliberano di ripartire il complessivo canone annuo, nella seguente misura:

« Vicenza 2800, Bassano 1600, Marostica, 1200, Sandrigo 800, Conco 60, Crosara 50, Molvena 60, Nove 100, Pianezza 60, Pozzoleone 50, Schiavon 140, Vallonara 90, Bressanvido 50, Montecchio Precalcino 125, Dueville 200.

« I rappresentanti dei Comuni interessati s'impegnano di portare alla prossima sessione primaverile le presenti conclusioni ai rispettivi Consigli comunali, per quanto direttamente li riguardano e di appoggiarle nel miglior modo ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzero. — *Il ponte sull'Aar presso Brugg.* — Riferiamo dalla *Schweizerische Bauzeitung* la notizia che al ponte di ferro sul fiume Aar presso Brugg, uno dei più interessanti delle ferrovie svizzere, sarà prossimamente sostituito un ponte a doppio binario.

Il vecchio ponte, costruito fra il 1873 e il 1875, fu una delle prime applicazioni delle travi tipo Pauli, tanto pregiate dal Culman. Costò, in cifra rotonda L. 890,000, di cui L. 460,000 per le opere murarie e L. 430,000 per la parte metallica; importo che corrisponde a L. 141 per metro quadrato di sezione in asse tra i vivi interni delle spalle, e a L. 3361 per metro di lunghezza.

Colte cresciute esigenze del traffico e coi maggiori pesi del materiale viaggiante, non essendo più compatibili le condizioni di resistenza delle attuali travi Pauli, fu discusso a lungo se convenisse meglio provvedere al loro

rinforzo, oppure sostituire altre travi o altri sistemi di costruzione. Nella considerazione che, mentre tutta la linea è costruita per due binari, quel ponte invece nella parte metallica (non così nelle opere murarie) lo è per uno solo, prevalse il concetto della sostituzione.

Dai confronti economici risultò che, adottando travi semiparaboliche invece di ripetere il tipo Pauli, poteva realizzarsi un'economia di L. 70,000. Più costoso sarebbe un viadotto di muratura, ma realizzerebbe notevoli vantaggi di stabilità, di durata, di economia di manutenzione ed anche di estetica. Poiché anche in Svizzera, come da noi, comincia a predominare la tendenza favorevole alle opere di muratura su quelle di ferro, così è probabile che le decisioni delle autorità competenti siano informate a questo ultimo concetto, per quanto, nel caso del ponte di Brugg, si presentino difficoltà per la lontananza dei materiali e le conseguenti gravi spese di trasporti.

Ferrovia elettrica sul S. Gottardo. — Il Consiglio federale propone alle Camere federali di accordare la chiesta concessione per la costruzione di una strada ferrata elettrica da Andermatt a Goeschenen, Cantone d'Uri.

La ferrovia seguirebbe, a partire da Goeschenen, la strada del San Gottardo, ed attraverserebbe la selvaggia gola del Schoellenen per riuscire ad Andermatt. La linea avrebbe una lunghezza di 4 km. Le spese di costruzione sono preventivate in fr. 1,175,000. La pendenza massima prevista è del 14 0/0 ed una parte della via sarebbe ad ingranaggio.

Ferrovia S. Michele-Mezolombardo. (Trentino). — Telegrafano da Trento che non essendo ancora terminate le pratiche per la ferrovia della Valle di Non, il Comune di Mezzolombardo fece domanda di costruire, per adesso, la ferrovia a scartamento normale, compresa già nel progetto di detta linea. Dopo aver fatto studiare il progetto da una apposita commissione, al Ministero austriaco, si è tenuta dagli interessati una conferenza; presenti fra gli altri i rappresentanti dei Comuni di Trento e di Mezzolombardo. Si assicura che ai lavori si darà mano fra brevissimo tempo.

Ferrovie Germaniche. — L'« Allgemeine Electricitäts Gesellschaft » ha presentato ai Governi prussiano e sassone il progetto di una ferrovia elettrica tra Halle e Lipsia. Saranno applicate quanto più possibile le innovazioni le più recenti nel dominio della trazione elettrica in questa linea, ma la velocità delle vetture che si seguiranno a brevi intervalli non oltrepassa i 60 ad 80 chilometri all'ora.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovie elettriche.* — Quindici anni fa, la lunghezza totale delle ferrovie elettriche in esercizio agli Stati Uniti, era di 86 miglia (138 km.), sui quali circolavano 172 vetture. Il rapporto al 30 giugno u. s. indica 22,589 miglia (36,368 km.) di linee elettriche, utilizzando 67,199 vagoni, con un totale di 1,298,133 cavalli di forza per la loro trazione.

Queste ferrovie hanno trasportato durante i dodici mesi scorsi, quasi sei miliardi di viaggiatori. Il prodotto lordo fu di 241,584,697 dollari; le spese di esercizio di 139,012,004 dollari; lasciando così un prodotto netto di 102,572,693 dollari.

L'influenza sociale di questa ammirabile industria è evidente se si considera il numero delle persone alle quali dà lavoro sulle varie linee. I 138,183 addetti alle ferrovie elettriche percepirono 84,636,275 dollari (423,181,375 franchi), cioè in media circa 614 dollari (3,070 franchi) ciascuno all'anno. Nei dodici mesi che seguono questo rapporto, quasi 3500 miglia complementari di linee sono state posate, ciò che porta la lunghezza totale delle ferrovie elettriche del paese a quasi 26,000 miglia. I vagoni elettrici primitivi non erano, per la maggior parte, che delle vecchie vetture a cavalli, montate su carrette perfezionate, e con dei motori elettrici della potenza di 20 cavalli, capaci di una velocità massima di 12 miglia all'ora. Attualmente, la vettura elettrica può percorrere 40 miglia all'ora, ed anche

più, se necessario, ed alcune linee elettriche fanno circolare dei vagoni-letti di quasi 60 piedi di lunghezza, muniti ciascuno di un motore elettrico di 600 cavalli. Alcuni di questi vagoni hanno dieci compartimenti con cuccette sovrapposte, che si chiudono di giorno in modo che il vagone può essere convertito in salone di conversazione con venti poltrone.

Notizie Diverse

Il commercio del porto di Genova colla Francia. — Il Ministero del Commercio francese pubblica un diffuso rapporto sul commercio di Genova nel 1902, del console di Francia in quella città, signor De Clerq.

Dopo aver riprodotto le cifre generali desunte dal rapporto dalla Camera di Commercio genovese, il signor De Clerq si occupa più particolarmente del commercio speciale di Genova con la Francia, rilevando come le vendite francesi a Genova, nel 1902, segnano, rispetto a quelle del 1901, un aumento di 12,000 tonn. di peso e di 1,900,000 franchi di valore. Questo nuovo progresso, osserva egli, è senza dubbio una conseguenza dell'accordo del 1898.

Il ravvicinamento politico che si è cercato di conseguire d'allora in poi fra i due popoli ha esercitato una favorevole influenza sullo sviluppo delle transazioni commerciali: i sentimenti si sono trovati d'accordo cogli interessi. « Ho motivo di ritenere che il 1903 segnerà un nuovo passo su questa via ».

Il sig. De Clerq afferma inoltre che da molte lettere scrittegli da negozianti francesi, ha potuto dedurre che il commercio della Francia incomincia a rendersi conto dell'importanza del mercato genovese.

« E' necessario — scrive — che i negozianti francesi prendano l'abitudine, come i loro concorrenti tedeschi, di muoversi e di visitare i mercati stranieri. Nov è più il tempo in cui il prodotto francese regnava sovrano per le sue qualità di gusto e di finitezza in tutti i paesi e i nostri fabbricanti potevano aspettare tranquillamente le commissioni dal fondo dei loro uffici. I nostri concorrenti vanno a sollecitare il cliente in casa sua, accordandogli spesso grandi facilitazioni nei pagamenti e piegandosi ai suoi gusti, invece di cercare di imporgli i propri; bisogna agire allo stesso modo, e quel produttore o negoziante che non può andare in persona mandi sul mercato dei viaggiatori attivi, intelligenti e che parlino la lingua del paese. Dei molti viaggiatori che mi fecero visita, non uno ebbe a lagnarsi del proprio viaggio, non uno ebbe a partire mani vuote ».

Dopo molte esortazioni e consigli ai commercianti francesi, il sig. De Clerq conclude:

« Si parla molto in questo momento di uno scambio di visite fra commercianti italiani e francesi: io credo che una simile iniziativa sia degna del massimo incoraggiamento, poichè non possiamo trarsene che molti risultati vantaggiosi per il nostro commercio ».

In questi giorni appunto numerosi rappresentanti dell'industria e del commercio francesi visiteranno le principali città italiane.

Riduzioni ferroviarie per il viaggio di Loubet. — Le facilitazioni ammesse dalle Amministrazioni ferroviarie per il prossimo avvenimento sono le seguenti:

Viaggiatori isolati. — Ai normali biglietti di andata e ritorno per Roma e per Napoli saranno accordate le seguenti eccezionali validità ».

A-R per Roma: dal 23 a tutto il 29 corrente;

A-R per Napoli: dal 27 a tutto il 30 corrente.

Comitive di cinque o più persone (rappresentanze di sodalizi italiani o francesi, riunite tanto nell'andata quanto nel ritorno). — Tariffa: Riduzione differenziale dal 40 al 60 0/0, secondo la distanza, con rilascio di biglietti di andata e ritorno per Roma, oppure per Napoli, da stazioni italiane distanti almeno 100 km. rispettivamente dall'una

o dall'altra delle dette due città, oppure dalle stazioni di confine.

Modalità: Ogni presentanza dovrà presentare una dichiarazione del sodalizio a cui appartiene, nella quale sia indicato il quantitativo dei viaggiatori; tale documento, che sarà ritirato dalla stazione di partenza, dovrà essere bollato e firmato dal presidente della Società o da chi per esso. Ciascun viaggiatore dovrà inoltre esser provvisto di una tessera personale, pure rilasciata dal sodalizio predetto, da esibirsi lungo il viaggio ad ogni richiesta degli agenti ferroviari.

Termini di tempo: Il periodo utile per l'effettuazione dei viaggi delle rappresentanze si italiane che estere è stabilito per l'andata dal 21 a tutto il 28 corrente e per il ritorno dal 24 corrente a tutto il 2 maggio p. v.

Fermate intermedie: Le rappresentanze potranno effettuare tre fermate intermedie tanto nell'andata quanto nel ritorno, sotto l'osservanza delle modalità stabilite dall'allegato n. 7 alle tariffe, però di durata illimitata, purchè, beninteso il viaggio di andata e ritorno si compia nel periodo indicato qui sopra.

Treni utilizzabili: I viaggi di prima e seconda classe possono essere effettuati con qualsiasi treno, esclusi i direttissimi, avendo carrozze della classe portata dal biglietto; ferme però le esclusioni e le limitazioni di servizio stabilite per taluni treni dalle avvertenze degli orari ufficiali, rispetto alle comitive a prezzo ridotto; su queste limitazioni si richiama l'attenzione degli interessati.

Le Società ferroviarie, nonostante le vive insistenze del Comitato e dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, non hanno creduto di poter accordare agevolazioni maggiori, sia per uniformarsi a quanto fecero le Ferrovie francesi in occasione della visita dei nostri Sovrani a Parigi, sia perchè la deficienza di materiale non consente ingombro soverchio delle linee.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Napoli (20 aprile ore 11). — Appalto del mantenimento del 1° tratto della strada di Caserta, da Capodichino a Caivano dalla Rotonda di Capodichino e termina al basolato di Caivano, e va distinta in due tronchi, il primo dalla Rotonda di Capodichino al basolato di Casoria, ed il secondo dal basolato di Casoria al basolato di Caivano, della lunghezza complessiva di circa metri 7656 per anni cinque dal giorno della consegna, per annue L. 23,989, distinto in L. 8458 per 1° tronco, ed in L. 15,531 per 2° tronco. Dep. provv. L. 5997.25. Cauz. L. 23,989. Dep. spese L. 2000.

— (20 aprile, ore 11,30). — Appalto del mantenimento del 2° tratto della strada di Caserta, da Caivano a Ponte Carbonara dalla fine del basolato del ponte che cavalca i Regi Lagni detto Ponte Carbonara al confine della provincia, della lunghezza di circa m. 4855 per anni cinque dal giorno della consegna e per l'annuo estaglio di L. 14,565. Dep. provv. L. 3641.25. Cauz. L. 14,565. Dep. spese L. 1500. Fatali da destinarsi.

R. Prefettura di Bari (20 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la manutenzione del tronco della strada nazionale n. 56, Appulo-Lucana, compreso tra il passaggio a livello della ferrovia Bari-Taranto, presso la stazione di Grumo, ed il confine colla provincia di Basilicata verso Matera, di metri 33,900, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1904-1910, per complessive L. 230.294.70 provv. aggiudicati al signor Biagio Sghezza domiciliato a Bari, col ribasso del 6,20 0/0. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. metà canone in L. 38,382.15.

R. Prefettura di Firenze (21 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per

la manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Forlì, compreso fra la stazione ferroviaria di Pontassieve ed il termine miliare n. 32 da Firenze, poco oltre il valico dell'Appennino, di m. 35,490,80, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 126.666,72 provv. aggiudicati al sig. Arighetti Cesare domiciliato a Firenze, col ribasso del 7,30 0/0. Dep. provv. L. 2300. Cauz. L. 21,111,12.

Direzione del Genio Militare di Torino (21 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento nel 2° quartiere di Venaria Reale per L. 8000. Depos. provv. L. 800. Depos. spese L. 250. Ultimaz. lavori 60 giorni. Docum. fino al 18 aprile.

Deputazione Provinciale di Bari (22 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Bari per Mola a Palignano, di m. 29,684,40, escluse le traverse interne per 5 anni e per annue L. 18,400 di cui L. 17,700 per lavori a corpo e L. 700 per quelli a misura oltre il salario a 10 cantonieri fissi a carico della provincia, provv. aggiudicati al signor Sebastiano Lembo di Antonio di Bari col ribasso del 2 0/0 su L. 18,400. Dep. provv. L. 4000.

R. Prefettura di Firenze (22 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Forlì, compreso fra il termine miliare n. 42 ed il confine colla provincia di Forlì, di m. 44,764,55, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 120.480,12 provv. aggiudicati al sig. Olinto Innocenti di Firenze, col ribasso del 7,60 0/0. Dep. provv. L. 2200.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e LL. PP. (22 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della manutenzione ordinaria e straordinaria degli stabili civili per annue L. 75,000 provv. aggiudicati col ribasso del 5,36 0/0 e cioè per L. 70,980. Dep. provv. L. 15.000. Dep. spese L. 5000.

Municipio di Alessandria (22 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un palazzo per gli Uffici postali e telegrafici, su porzione del Sedime detto di S. Marta in angolo alle vie Cavour n. 7 e 9 e Faa di Bruno n. 11 per L. 135.000 provv. aggiudicati al sig. geom. Pochettino Giulio, col ribasso del 16,50 0/0 e cioè per L. 112.725. Dep. provv. L. 6000. Cauz. L. 15.000. Consegna lavori 30 settembre 1905.

Municipio di Corigliano Calabro (Cosenza) (22 aprile, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di sistemazione e parziale allargamento della strada Roma nell'interno di quell'abitato (1° e 2° tratto) provv. aggiudicati al sig. Cosimo Prontera fu Vincenzo, col ribasso del 14 0/0 su L. 31,000.

Municipio di Faedis (Udino) (25 aprile, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un acquedotto per le frazioni di Raschiacco Campeggio per L. 7018,05. Depos. provvis. L. 300. Cauz. L. 500.

Prefettura di Avellino (25 aprile, ore 12, miglior. di ventes). — Appalto della forniture e posa in opera di massi naturali per il rifiorimento di n. 3 briglie trasversali nell'alveo del fiume Sele a valle del ponte comunale di Materdomini in Caposele; per la costruzione di altra briglia a circa m. 300 ed a valle della sponda destra e sinistra dello stesso fiume nel tratto a valle del ponte stesso per una lunghezza di m. 200, provv. aggiudicati al signor ing. Rossi Ettore di Santo, domiciliato a Roma, col ribasso del 22,51 0/0 e cioè per L. 48,818,70.

Municipio di Caprarola (27 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori per la sistemazione delle condutture dell'acqua potabile in Caprarola per L. 19.000. Dep. provv. L. 1000.

Deputazione Provinciale di Lucca (27 aprile, ore 10, unico def.). — Appalto dei seguenti lavori:

1) Strada di Marina. — Lavori di costruzione di un muro di sostegno e di una chiavica presso il Ponte del Palazzo, per lire 5450,95. Deposito provvisorio L. 250. Cauzione decimo. Consegna 45 giorni;

2) Strada di Marina. — Lavori di riordinamento di un tratto fra la casa Santini e la Chiesa parrocchiale di Ruosina. — Ricostruzione di parapetto e murature diverse lungo la strada medesima, per L. 8335,50. Dep. provv. L. 400. Cauzione decimo. Consegna 60 giorni;

3) Strada di Marina. — Lavori per la ripresa della scogliera a monte del ponte Foggì, per la costruzione di muri di sostegno ed esecuzione dei lavori ad essi inerenti presso la fonte e sopra la chiesa di Valventosa e contro la segheria Ricci al ponte Gallena, per L. 8441,50. Deposito provvisorio L. 500. Cauz. decimo. Consegna 66 giorni;

4) Strada di Marina e Vallecchia. — Lavori per la costruzione di gabbionate metalliche presso il ponte Foggì, lungo la

strada di Vallecchia e nelle località denominate Metatello e Nespolo, lungo la strada di Marina, per L. 3975,70. Deposito provvisorio L. 200. Cauz. decimo. Consegna 40 giorni.

Municipio di Troina — Catania (16 maggio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori per la condotta dell'acqua potabile, per lire 235,106,12, oltre le spese impreviste. Ultimazione lavori 360 giorni. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 25,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Ufficio del Genio Civile di Asmara — Colonia Eritrea (28 aprile, ore 9). — Appalto della produzione in Massana, per cinque anni, dell'acqua distillata occorrente al consumo della pubblica Amministrazione, delle RR. Navi e dei privati, al prezzo di L. 8,50 alla tonnellata all'Amministrazione coloniale e RR. Navi, depurato del ribasso d'asta, e L. 14 (o meno) alla tonnellata ai privati. Il Governo della Colonia corrisponderà inoltre all'Impresa, a titolo di sovvenzione, la somma annua di L. 9600, depurata del ribasso d'asta. Dep. provv. L. 6000. L'impianto del macchinario dovrà funzionare dal 1° gennaio 1905. Cauz. L. 10,000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenale Marittimo di Napoli (2° Dipartimento marittimo), (26 aprile, ore 11, unica). — Fornitura di pezzi d'acciaio per affusti di cannoni da 76 mm., per complessive lire 18,676,15. Offerte a tutto il 25 aprile. Dep. provv. L. 1870.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (26 aprile, ore 14, unica). — Fornitura di olio minerale per cilindri e trasmissioni, per complessive L. 1600. Deposito L. 160. Consegna 30 giorni.

— (26 aprile, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 1000 di olio minerale per cilindri di macchine a vapore a L. 0,60, L. 600; kg. 2000 di olio minerale per trasmissioni e macchine diverse a L. 0,50, lire 1000: totale L. 1600. Cauzione L. 160. Consegna 50 giorni.

Direzione Arsenale Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (28 aprile, ore 15, unica). — Fornitura di litantrace magro per caldaie e forni a riscaldare e bollire, tonn. 350 a L. 35, totale L. 12,250. Dep. L. 1225. Consegna 90 giorni.

— (28 aprile, ore 15, unica). — Fornitura d'olio di lino, kg. 1400 a L. 1,20, totale L. 1680. Dep. L. 168. Consegna 20 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia e Napoli (5 maggio, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di cemento idraulico nazionale per complessive L. 23,000 in 2 lotti, e cioè: il 1° lotto per L. 12,000 ed il 2° per L. 11,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, e R. Cantiere di Castellammare, secondo le richieste che saranno fatte di volta in volta dalle Direzioni delle Costruzioni Navali. Risultati d'asta 9 maggio, ore 11. Fatali 25 maggio, ore 12. Dep. provv. L. 1200 per 1° lotto e L. 1100 per 2°.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Aprile 9	Aprile 16
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	» 447	448
» » Meridionali	» 723,75	723,50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	» 450	450
» » (2° »)	» 435	435
» » Secondarie Sarde	» 263	266
» » Sicule	» 690	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 354,50	357
» » Cuneo 3 0/0	» 378	378
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 99	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 507	507
» » Meridionali	» 353	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 309	308,25
» » » 2° emiss. »	» 312	312,50
» » Sarde, serie A.	» 368	360
» » serie B.	» 368	360
» » » 1879	» 368	360
» » Savona	» 375	375
» » Secondarie Sarde	» 510,50	512,50
» » Sicule 4 0/0 oro	» 517	517
» » Tirreno	» 512	512
» » Vittorio Emanuele	» 369	370,50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	102,640.00	5,720.00	42,550.00	154,049.00	50.00	305,009.00	618.00	494.00
1903	96,824.00	4,706.00	33,935.00	129,880.00	633.00	265,978.00	618.00	436.00
Differenze nel 1904	+ 5,816.00	+ 1,014.00	+ 8,615.00	+ 24,169.00	- 583.00	+ 39,031.00	>	+ 64.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1903 AL 20 MARZO 1904.								
1903-904	2,756,480.00	65,971.00	600,655.00	3,754,216.00	40,017.00	7,217,339.00	618.00	11,678.00
1902-903	2,656,502.00	68,108.00	563,440.00	3,708,690.00	41,755.00	7,038,495.00	618.00	11,389.00
Differenze nel 1903-904	+ 99,978.00	- 2,137.00	+ 37,215.00	+ 45,526.00	- 1,738.00	+ 178,854.00	>	+ 289.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,547.00	2,042.00	17,771.00	29,138.00	50.00	89,548.00	482.00	188.00
1903	35,262.00	1,356.00	12,009.00	24,094.00	141.00	77,862.00	482.00	161.00
Differenze nel 1904	+ 5,285.00	+ 686.00	+ 5,762.00	+ 5,044.00	- 91.00	+ 16,686.00	>	+ 35.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1903 AL 20 MARZO 1904.								
1903-904	1,058,060.00	24,884.00	318,949.00	731,553.00	11,306.00	2,144,732.00	482.00	4,450.00
1902-903	969,703.00	20,872.00	284,530.00	659,728.00	9,866.00	1,944,699.00	482.00	4,035.00
Differenze nel 1903-904	+ 88,357.00	+ 4,012.00	+ 34,419.00	+ 71,825.00	+ 1,440.00	+ 200,033.00	>	+ 415.00

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	5,038.00	523.00	8,348.00	8,542.00	>	12,451.00	23.00	541.00
1903	4,186.00	345.00	1,009.00	2,900.00	>	8,440.00	23.00	387.00
Differenze nel 1904	+ 852.00	+ 178.00	+ 2,339.00	+ 642.00	>	+ 4,011.00	>	+ 174.00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1903 AL 20 MARZO 1904.								
1903-904	129,918.00	5,708.00	48,577.00	85,685.00	81.00	269,899.00	23.00	11,785.00
1902-903	121,598.00	4,876.00	31,319.00	79,270.00	81.00	237,094.00	23.00	10,308.00
Differenze nel 1903-904	+ 8,320.00	+ 832.00	+ 17,258.00	+ 6,395.00	>	+ 32,805.00	>	+ 1,427.00

A N N U N Z I

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 18 aprile 1904, incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1/2 e dalle 14 alle 17, verranno, presso lo Scalo di Torino Porta Nuova, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

1° Le armi proprie non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza rilasciata dalla stessa Autorità di fare raccolta di armi proprie a fine di commercio o di industria, o della licenza, quando si tratta di vendita di singole armi, di portare armi lunghe da fuoco. (Art. 12 e 15 Legge di pubblica sicurezza).

2° Le armi insidiose non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza del Prefetto di portare la rivoltella, o la pistola di qualunque misura, o il bastone animato la cui lama non abbia lunghezza inferiore a 65 cm., e in quest'ultimo caso l'acquisto non potrà farsi che per le specie d'arma di cui si ha la licenza, e per acquisto di singole armi. (Art. 12 e 16 Legge di pubblica sicurezza).

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA B. KOHLER - SAVONA
FONDERIA ED OFFICINE DEL LETIMBRO

Costruzioni metalliche — Ponti e Tetteie — Fondazioni
pneumatiche — Tubi di ghisa fusi verticalmente — Accessori
per condutture di acqua e gas — Condutture di grande dia-
metro in acciaio dolce — Caldaie — Impianti industriali e
per lavori pubblici.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — Strade Ferrate
con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — Strade Ordinarie
Vie acque-Telegrafia-Aerostatica
ed Aeronautica
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 608, L. G.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO							OSSERVAZIONI.	
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)					
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità			
<i>Via Monconisio</i>											BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni, che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M peste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.		
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni			
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
<i>Via Genova</i>											BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; egliano raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Alle stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar la da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—			
<i>Via Bologna</i>													
Firenze (id. id.)	221 80	158 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—			
Brindisi (via Napoli (id. id.)	325 85	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—			
Brindisi (via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—			

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Alle stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Monconisio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE
(1) LONDRA - PARIGI - LIONE - TORINO									
Londra (Ch.-Cross Par. Victoria)		9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 20 p.	9 — p.	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50
Donavres		11 05 a.	—	1 — p.	—	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30
Calais (ora Eur. occ.) Arr.		12 30 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10
Maritime (Buffet) Arr.		12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 —
(2) PARIGI - LIONE - TORINO									
Calais (via francese) Par.	(F) W.R.	1 15 p.	1 30 p.	3 — p.	—	1 50 a.	1 — a.	Ancona	20 25
Calais-Ville (Buffet) Par.	1 36 p.	—	—	3 06 p.	—	1 56 a.	—	Bologna	1 35
Boulogne-Tintell. Arr.	—	—	—	—	—	2 29 a.	—	Alessandria	11 25
Folkestone (o. f. oc. Arr.)	—	—	—	—	—	2 31 a.	—	Torino Arr.	13 10
Boulogne (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Brindisi Par.	—
Central Par.	—	—	—	—	—	—	—	Napoli	8 50
Amiens (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Roma	14 10
Paris-Nord Arr.	4 45 p.	—	—	—	—	—	—	Livorno	21 15
(Buffet-Hôtel) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Firenze	20 —
Paris-PLM (Buff.)	—	—	—	—	—	—	—	Pisa	23 5
Dijon	12 15 p.	—	—	—	—	—	—	San Remo	19 10
Evian	1 10 p.	—	—	—	—	—	—	Genova	2 50
Genève	10 20 a.	—	—	—	—	—	—	Torino Arr.	7 31
Chamonix	—	—	—	—	—	—	—	Venezia Par.	—
Aix-les-Bains	8 59 a.	—	—	—	—	—	—	Milano Par.	—
Chambéry	9 27 a.	—	—	—	—	—	—	Novara	—
Modane	1 44 p.	—	—	—	—	—	—	Torino Arr.	—
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . Arr.	19 13	—	—	—	—	—	—	Torino Par.	7 48
Torino Par.	20 —	—	—	—	—	—	—	Modane (ora franc.) . .	11 32 a.
Novara Arr.	21 56	—	—	—	—	—	—	Chambéry	3 2 p.
Milano Arr.	23 05	—	—	—	—	—	—	Aix-les-Bains	3 43 p.
Venezia Arr.	4 23	—	—	—	—	—	—	Chamonix	9 51 a.
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	—	Evian	12 38 p.
Genova Arr.	23 25	—	—	—	—	—	—	Genève	1 55 p.
Pisa	6 6	—	—	—	—	—	—	Dijon	12 4 a.
Firenze	7 27	—	—	—	—	—	—	Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 20 a.
Livorno	5 36	—	—	—	—	—	—	(****) Arr.	—
Roma	10 10	—	—	—	—	—	—	Paris-Nord	1 2 a.
Napoli	18 35	—	—	—	—	—	—	(Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.
Brindisi	—	—	—	—	—	—	—	Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	—	Calais-Ville (Buffet) Arr.	11 52 a.
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	—	Boulogne-Tintell. Arr.	12 03 p.
Bologna	2 31	—	—	—	—	—	—	Maritime (Buffet) Arr.	12 05 p.
Ancona	7 13	—	—	—	—	—	—	Folkestone Par.	2 — p.
Brindisi	21 48	—	—	—	—	—	—	Boulogne-Tintell. Arr.	12 03 p.
Firenze	6 34	—	—	—	—	—	—	Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 05 p.
Roma	18 10	—	—	—	—	—	—	Calais (via francese) Arr.	12 05 p.
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	—	Maritime (Buffet) Par.	12 05 p.
(3) PARIGI - LIONE - TORINO									
Torino Par.	20 05	—	—	—	—	—	—	Donavres	—
Alessandria Arr.	21 32	—	—	—	—	—	—	Londra (Ch.-Cross Arr.)	8 45 p.
Bologna	2 31	—	—	—	—	—	—		
Ancona	7 13	—	—	—	—	—	—		
Brindisi	21 48	—	—	—	—	—	—		
Firenze	6 34	—	—	—	—	—	—		
Roma	18 10	—	—	—	—	—	—		
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	—		

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (H) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (I) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (J) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (K) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (L) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (M) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (N) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (O) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (P) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (Q) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (R) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (S) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (T) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (U) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (V) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (W) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (X) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (Y) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (Z) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AA) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AB) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AC) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AD) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AE) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AF) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AG) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AH) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AI) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AJ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AK) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AL) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AM) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AN) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AO) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AP) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AQ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AR) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AS) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AT) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AU) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AV) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AW) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AX) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AY) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AZ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BA) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BB) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BC) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BD) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BE) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BF) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BG) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BH) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BI) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BJ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BK) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BL) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BM) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BN) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BO) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BP) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BQ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BR) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BS) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BT) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BU) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BV) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BW) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BX) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BY) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (BZ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CA) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CB) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CC) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CD) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CE) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CF) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CG) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CH) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CI) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CJ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CK) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CL) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CM) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CN) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CO) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CP) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CQ) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CR) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (CS) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairer Huguet.

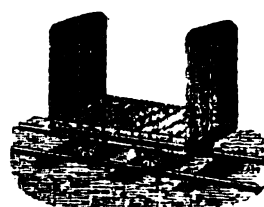
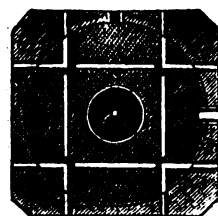
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. **SINIGAGLIA E C.** — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: **CESARE VERONA**, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in **TORINO** — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso **RIVOLI**

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Cariani Dir. Lit. prop. rep. by Google

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 20	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 50

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le vie di comunicazione del porto di Genova (Conferenza dell'ing. Ehrenfreund all'Università Popolare di Genova).* — *Le grandi velocità dei treni.* — *La Rete Americana nel 1903.* — *Assemblee di Società ferroviarie (Ferrovie Novara-Seregno, in Milano).* — *Società Anonima tramway Milano-Magenta.* — *Informazioni particolari del MONITOR.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LE VIE DI COMUNICAZIONE DEL PORTO DI GENOVA

Conferenza dell'ing. Ehrenfreund all'Università Popolare di Genova.

Su questa importante questione, d'interesse nazionale, l'ing. cav. Edilio Ehrenfreund tenne martedì 12 corr. alla Università Popolare di Genova, una conferenza alla quale intervennero il presidente del Consorzio generale Stefano Canzio, l'on. Meardi deputato di Voghera, una larga rappresentanza del Consiglio Comunale e moltissimi ingegneri, capitani marittimi, armatori e commercianti.

Di questa interessante conferenza, che dal numeroso, distinto e competente uditorio ottenne vive e meritate acclamazioni, avremmo voluto dare la testuale riproduzione se lo spazio ce lo avesse consentito. La riferiamo però nel maggiore sviluppo possibile col seguente riassunto.

Premessa. — Genova non può disinteressarsi del continuo progresso del movimento commerciale mondiale, salito in questi ultimi tempi ad un valore di oltre 113 miliardi all'anno. E non può disinteressarsene perchè il progresso che si raggiunge altrove equivale ad uno sprone e ad un monito per l'Italia e specialmente per Genova, fulcro del commercio nazionale.

In questo progresso Genova fortunatamente ha larga parte, poichè il nostro porto ha ormai raggiunto un posto considerevole fra i principali porti dell'Europa centrale.

Del movimento portuario di Genova, la parte massima, cioè il 70 per cento, spetta alle ferrovie. Per questo servizio devono specialmente tenere presenti:

Gli impianti delle calate;

Le stazioni di concentramento che servono il porto;

Le vie di comunicazione con l'interno.

Gli impianti delle calate. — Sul primo punto nulla di più eloquente e di più utile che stabilire un raffronto fra le calate del porto di Genova e gli impianti di cui fruiscono i porti più importanti.

Non basta disporre d'un considerevole sviluppo di calate, occorre che queste abbiano larghezza sufficiente per contenere

gli impianti necessari a tutte le operazioni commerciali. E il raffronto è davvero disastroso per noi.

Si considerino, per es., i porti di Anversa e di Mannheim i quali, come Genova, hanno un forte movimento ferroviario.

Anversa dispone di calate che hanno una larghezza utile, per le operazioni commerciali, varianti dai 100 m. nelle vecchie calate ai 234 m. nelle nuove.

Le opere di arredamento di queste calate, procedendo dalla sponda verso l'interno, sono così disposte: prima i binari di carico, in numero di due o tre, poi le tettoie di deposito, poi un fascio di binari di manovra, e infine la strada ordinaria. Sulle nuove calate, a monte della strada ordinaria, sono ancora dei magazzini con i relativi binari di servizio.

A Mannheim le calate hanno larghezza di 60 a 70 m. e sono arredate in moda analogo a quelle di Anversa.

Nel porto di Genova, invece, si è voluto ottenere, in piccolo spazio, uno sviluppo di calate relativamente grande; e perciò si è adottata la disposizione dei piccoli ponti sporgenti normali alla sponda, che nei riguardi del movimento in genere e di quello ferroviario in specie, è assolutamente irrazionale.

La larghezza media delle calate del porto di Genova, è di circa 40 m. nelle zone di S. Benigno e di S. Limbania, e di appena 15 e 20 m. nella zona di Piazza Caricamento.

Per la ristrettezza dello spazio disponibile, l'arredamento di queste calate è imperfetto e inadatto al bisogno.

Se poi ancora si tien conto che Anversa e Mannheim hanno rispettivamente 17 e 20 chilometri di sviluppo di calate, mentre Genova ne ha soltanto 8, risultano evidenti le condizioni di inferiorità nelle quali si trova, sotto questo riguardo, il nostro porto.

Le Stazioni di concentramento. — Continuando il raffronto, anche per il secondo punto e cioè per ciò che si riferisce alle stazioni di concentramento, devonsi tener presente che i grandi porti organizzati razionalmente hanno grandi stazioni, le quali disimpegnano l'ufficio che è fatto dai serbatoi nelle condotte d'acqua per l'alimentazione delle città.

Queste stazioni raccolgono cioè i carri che affluiscono dall'interno in tutte le 24 ore della giornata per poi mandarli ai punti di carico al momento del bisogno.

Dopo compiuto il carico, i carri si riuniscono di nuovo

alla stazione di concentramento per essere riordinati secondo le destinazioni.

Gli impianti sono disposti in modo che i carri delle stazioni di concentramento vanno ai binari di carico e ne ritornano con grande facilità e in brevissimo tempo.

Il porto di Anversa, nei riguardi del servizio ferroviario, può considerarsi diviso in tre grandi zone.

La prima comprende i Bacini ed un tratto di 1500 m. delle antiche calate della Schelda, ed è servita dalla stazione *Bassins et Entrepôts*.

La seconda comprende gli altri 2000 m. delle antiche calate della Schelda, ed è servita dalla stazione *Sud*.

La terza infine comprende i 2000 m. delle nuove banchine della Schelda ed è servita dalla stazione *Kiel*, tuttora in corso di formazione come è in corso di lavoro l'arredamento delle banchine stesse.

Ciascuna di queste stazioni è situata nell'immediata vicinanza della zona del porto che è destinata a servire; le tre stazioni abbracciano, insieme, oltre a 100 ettari di superficie.

A Mannheim vi è una sola grande stazione di concentramento attigua al porto; ma sussidiata da due stazioni minori situate nella zona stessa del porto.

Inoltre, nelle vicinanze della città, è in costruzione un altro grande parco, che sarà in grado di manovrare 8000 carri al giorno.

A Genova manca finora una stazione di concentramento; nel porto esistono soltanto alcuni fasci di binari che possono provvedere ad un limitato lavoro di manovre; mentre il riordinamento dei carri, tanto in arrivo quanto in partenza, si compie alla stazione di Novi S. Bovo, distante dal porto più di 50 chilometri.

Da questo complesso di circostanze deriva l'organizzazione, certo non razionale, che si ha attualmente nel servizio ferroviario del porto di Genova.

I carri in partenza debbono subire nel porto una prima manovra di separazione in due parti ben distinte. Una parte comprende i carri destinati a Novi ed oltre verso l'alta Italia, i quali perciò possono andare direttamente dal porto fino a Novi, ove vengono poi riordinati per destinazioni. L'altra parte comprende i carri con altre destinazioni, cioè per Sampierdarena, per le linee delle Riviere, per la linea di Ovada, per le stazioni dei Giovi (da Sampierdarena fino a Serravalle) i quali vengono raccolti a Sampierdarena, dove si compie il riordino per formare i treni diretti alle singole destinazioni.

Si fa dunque un doppio riordinamento, con dannoso sperpero di lavoro e di tempo.

I carri destinati al porto debbono arrivare da Novi di mano in mano che se ne presenta il bisogno, e quando i binari delle calate sono liberati dai carri caricati precedentemente. Cosicché si verifica quello che avverrebbe in una condotta d'acqua la quale, mancando di serbatoio, fosse alimentata direttamente dalla sorgente: l'acqua mancherebbe ogni qualvolta il bisogno fosse maggiore della portata della sorgente.

Il difetto di convenienti stazioni di concentramento nel porto di Genova è, insomma, una delle principali ragioni per cui talvolta, al momento del carico, vengono a mancare i carri sulle calate.

A questa grave lacuna ha rimediato finora, in parte, la attività e la destrezza del personale ferroviario, com'ebbe a riconoscere lo stesso Ministro on. Tedesco, il quale ne fece menzione in un discorso tenuto recentemente al Senato.

Si riesce così, con l'intelligente utilizzazione di tutto l'utilizzabile, a rendere meno sentita la grande deficienza dei nostri impianti in confronto di quelli dei porti stranieri.

L'Organizzazione amministrativa. — A determinare le manchevolezze dei nostri porti ha contribuito singolarmente l'organizzazione amministrativa portuaria. I porti, messi sotto la giurisdizione del Ministero della Marina, hanno poi non poche altre autorità preposte ai diversi servizi, per cui è venuta sempre a mancare quell'unicità di direzione che

si ha in tutti i porti stranieri e che permette di far convergere tutte le forze al soddisfacimento dei bisogni veri ai quali il porto deve soddisfare.

Inoltre per i porti nei quali il servizio ferroviario è prevalente, l'amministrazione ferroviaria non interviene nello studio dei progetti di opere portuali e di arredamento, come invece avviene nei porti stranieri che si trovano in simili condizioni. Ne è derivato che nei nostri porti nei quali il commercio interessa in principal modo la ferrovia, si sono eseguite opere ed impianti inadatti ad una razionale sistemazione ferroviaria, inadatti quindi a consentire un regolare esercizio ferroviario.

Le nuove opere. — Per Genova si è provveduto con l'istituzione del Consorzio Autonomo.

In esso hanno parte tutti gl'interessati ai diversi servizi portuari, ed esso potrà con un unico concetto direttivo provvedere alle esigenze del commercio.

Il Consorzio ha già intanto approvato un progetto d'ingrandimento del porto, che provvede ad una razionale sistemazione dei servizi ferroviari e commerciali.

Con l'attuazione di questo progetto si verranno ad avere, nel porto, tre stazioni di concentramento.

Una vasta stazione sarà disposta sul Molo Nuovo, di molto allargato, e servirà la parte occidentale del porto. L'attuale stazione di S. Limbania (oggi insufficiente al bisogno perchè destinata a provvedere ad una gran parte del servizio del porto) servirà soltanto la parte centrale e potrà servirla convenientemente. Una nuova stazione sarà impiantata sul Molo Vecchio, opportunamente ampliato e sistemato, per il servizio della parte orientale.

Le nuove calate dal *bacino del Faro*, lunghe in complesso m. 1350, avranno disposizione adatta e larghezza sufficiente per poter essere provviste dei binari ed altri mezzi di arredamento necessari ad un intenso traffico ferroviario.

Il ponte Caracciolo sarà prossimamente ampliato, in conformità di quanto è stato già fatto per il ponte Assereto, e così ambedue questi sporgenti potranno essere dotati di un arredamento razionale e completo.

I nuovi impianti portuali troveranno poi il loro completamento nel *parco del Campasso*, attualmente in costruzione.

Il parco del Campasso, per la sua vicinanza al porto, per il fatto che sarà allacciato a questo con mezzi di facile e rapida comunicazione e per la sua capacità di circa 2000 carri, costituirà una conveniente stazione di concentramento in servizio del porto, alla quale le tre stazioni del porto serviranno di sussidio.

Con questo complesso di nuove opere il porto sarà in grado di bastare a quella maggiore intensità di movimento che è da tutti prevista ed augurata in un non lontano avvenire.

Le vie di penetrazione. — Ed eccoci alla necessità di pensare alle linee di penetrazione.

Di queste, le linee del levante e del ponente assorbono una parte minima del movimento da e per il porto, e la loro importanza si riduce per ora al semplice fatto che le irregolarità che in esse si verificano apportano una perturbazione nel generale andamento del servizio portuale.

Le linee di penetrazione più importanti per Genova sono quelle dirette al nord, per le quali si avvia ben l'80 0/0 di tutto il movimento del porto.

Esclusa la linea di Ovada, che non ha i caratteri d'una linea di grande traffico, le linee più importanti son quelle dirette a Novi dove si trova il grande parco di concentramento, che è come il cuore del porto di Genova.

Da Novi si diramano le linee che vanno verso la Lombardia e verso il Piemonte e successivamente verso tutte le regioni dell'alta Italia.

Ma la parte prevalente della merce che si spedisce dal porto di Genova va verso Milano, ove pure affluisce un grande movimento da altre direzioni.

Le stazioni di Milano sono perciò gravate da un lavoro intensissimo ed in continuo aumento. Nel solo scalo di Milano-Sempione si manovrano circa 100,000 carri all'anno.

Dati gli impianti di cui dispongono, non sempre gli scali

di Milano sono in grado di provvedere, con la necessaria rapidità, a tutto il movimento che ad essi affluisce. E basta una circostanza qualunque che ne diminuisca momentaneamente l'attività del lavoro, perchè una parte dei carri giunti a quegli scali si attardi di qualche giorno. Sono altrettanti carri che per altrettanti giorni vengono a mancare alle altre stazioni; ed il Porto di Genova, in ispecial modo, ne risente le conseguenze.

E' dunque anche nell'interesse di Genova che gli scali di Milano debbono essere ingranditi.

La questione già da tempo preoccupa il Governo, e molti studi sono stati fatti in proposito; ma la sua definizione è strettamente collegata col riordinamento del servizio ferroviario locale di Milano, questione finora non risolta.

Le vie da Genova a Novi hanno già una soddisfacente potenzialità, grazie a molte opere di miglioramento compiute in questi ultimi anni e che hanno dato ad esse i caratteri di vere linee di grande traffico.

Specialmente importante è l'applicazione fatta, nelle due grandi gallerie dei Giovi, della ventilazione artificiale sistema Saccardo, che ha dato ottimi risultati ed ha permesso l'esercizio intensivo della linea Succursale con la divisione della galleria di Ronco in due sezioni di blocco.

Nei giorni di forte traffico del Porto sono regolarmente saliti sulle linee dei Giovi 20 treni viaggiatori e 60 treni merci con 1200 carri.

Ma il movimento su queste linee potrebbe essere anche maggiore, e potrà specialmente aumentare con l'ingrandimento degli impianti delle stazioni di Sampierdarena e Novi e di alcune intermedie, e quando saranno compiute le progettate opere ferroviarie al Porto ed il Parco al Campasso.

Col complesso di queste opere si potrà infatti utilizzare la completa potenzialità delle linee dei Giovi in tutti i periodi della giornata, la qual cosa non è invece possibile con gli impianti dei quali oggi si dispone.

Ad ogni modo il servizio ferroviario del Porto interessa non soltanto le stazioni di Genova e le linee e stazioni che sono nella immediata vicinanza di Genova, ma anche linee e stazioni lontane.

Il problema è assai complesso, e della sua risoluzione si occupa attualmente la Commissione presieduta dall'onorevole senatore Adamoli, di cui si attende con grande interesse il responso.

Il transito internazionale. — Un altro punto resta ancora da esaminare, essenzialissimo per il commercio di un grande Porto: il movimento di transito internazionale.

Purtroppo la partecipazione di Genova a questo movimento è finora molto limitata.

Dei 4,800,000 tonnellate di merce che si sono sbarcate l'anno scorso nel Porto di Genova, soltanto 200,000 (il 4 per cento) erano in transito internazionale, cioè merce che veniva dall'estero e andava all'estero.

E' specialmente notevole che delle 800,000 tonnellate di merce, che costituiscono il movimento commerciale della Svizzera con i porti intermediterranei ed interoceanici, solo 200 mila passano per Genova.

Ancora: dei 4,500,000 di tonnellate di merci che rappresentano gli scambi dell'Europa Centrale con le Indie e le altre regioni del Levante, solo 130,000 passano per il nostro Porto.

Marsiglia si trova in condizioni presso a poco identiche riguardo al movimento di transito internazionale.

Eppure, come posizione geografica, Genova e Marsiglia — Genova specialmente — sembrerebbero destinate a servire il commercio della Svizzera, perchè sono i porti più vicini a questa regione. Sembrerebbero pure destinati a servire la massima parte del commercio fra il Levante e l'Europa Centrale, perchè questa corrente di traffico, appena passato il Canale di Suez, trova subito nel Mediterraneo i primi porti europei.

Non è dunque la posizione geografica quella che esclusivamente determina le correnti di traffico internazionale.

Altri elementi vi concorrono. In primo luogo l'enorme progresso raggiunto in questi ultimi anni dalla navigazione mercantile marittima, il quale ha portato i noli a tale estrema mitezza, che, rispetto all'economia di trasporto, viene ad essere affatto indifferente il portare le merci dai paesi lontani ad uno qualsiasi dei principali porti europei.

L'anno scorso, infatti, i noli di trasporto dalla costa orientale dell'India inglese hanno oscillato intorno a 20 s. per tonnellata, e dalla costa occidentale intorno a 14 s., qualunque fosse il porto europeo di destinazione, purchè uno dei principali.

Vi contribuisce come secondo coefficiente l'ammirabile ordinamento della navigazione del Reno e degli altri grandi fiumi dell'immensa pianura del Nord.

Le spese di questi trasporti fluviali sono oggi mitissime; tanto che i cereali si trasportano da Rotterdam fino a Mannheim con una media di circa 1½ centesimo per tonnellata-chilometro.

Così, ad esempio, mentre da Rotterdam a Berna, con un percorso di 938 chilometri, il trasporto dei cereali costa in complesso in media 22 lire per tonnellata, da Genova a Berna (percorso 517 chilometri) importa invece L. 25.10.

Si comprende quindi come il Reno, sul quale oggi passano annualmente 13 milioni di tonnellate (mentre che per il Gottardo ne transita un milione), costituisca uno dei più temibili concorrenti del Porto di Genova.

Ma più ancora che le distanze e l'economia dei trasporti, sono le condizioni stesse delle piazze marittime quelle che ne determinano la preferenza per il traffico internazionale.

Sono preferite le piazze che anzitutto dispongono di tale ampiezza d'impianti da garantire in modo assoluto la facilità e la rapidità delle operazioni per tutte le navi che in qualsiasi epoca vi approdano.

Sono specialmente preferiti i porti dove è concentrato il massimo movimento, perchè in tal modo le navi possono contare sul carico di ritorno.

Questo grande concentramento di merci e di movimento fa sì che questi porti hanno frequenti partenze per tutti i punti importanti del globo, e quindi sono preferiti dai negozianti che debbono fare simultaneamente spedizioni per direzioni diverse.

Il Console Generale di Francia ad Anversa, in un suo recente rapporto, scrive che i negozianti francesi trovano spesso la convenienza a utilizzare il porto di Anversa allorchè hanno da fare spedizioni simultanee per destinazioni diverse. Poichè Anversa (scrive il predetto Console) ha partenze molto frequenti per tutti i mercati importanti del mondo, i negozianti spediscono tutte le loro merci, a carro completo, ai loro corrispondenti ad Anversa, e questi, dopo averne fatto lo smistamento, provvedono al carico per le diverse destinazioni. Con ciò ottengono economia di tempo e anche di spesa, a confronto di quello che occorrerebbe per instradare le merci da Marsiglia per il Levante e per l'Estremo Oriente, dall'Havre per l'America del Nord, da Saint-Nazaire per l'America Centrale, da Bordeaux per l'America Meridionale.

Le condizioni che si hanno ad Anversa si verificano pure a Rotterdam e ad Amburgo.

L'abbondanza appunto delle merci affluenti ai porti di Rotterdam, Amburgo ed Anversa ha permesso la creazione di quelle numerose linee regolari di navigazione, con partenze frequenti e con percorso rapido, che trasportano merci e viaggiatori con tariffe basse e pure remunerative.

Ci spieghiamo quindi facilmente il perchè, mentre in questi ultimi anni il porto di Amburgo è salito rapidamente a un movimento di 15 milioni di tonnellate ed i porti di Anversa e Rotterdam ad oltre 10 milioni, viceversa i porti di Genova e Marsiglia sono ancora ad un movimento di poco superiore ai cinque milioni e mezzo di tonnellate.

I benefici del Sempione. — L'apertura del Sempione contribuirà certo ad aumentare il movimento del transito internazionale attraverso il Porto di Genova. E la ragione è

intuitiva: col Sempione, Genova rispetto a Marsiglia si troverà avvicinata di 112 chilometri a Losanna, donde si diramano le principali vie di penetrazione nella Svizzera, e dove finora non giungeva la zona d'influenza del Porto di Genova. Inoltre, col Sempione, Genova e Marsiglia si troveranno ancora, come attualmente, alla stessa distanza da Ginevra, con la differenza però che, mentre attualmente il tragitto da Genova e Ginevra, a partire dal confine, si fa sul territorio francese, col Sempione tale percorso si svolgerà sul territorio svizzero.

E' perciò evidente che la Svizzera avrà tutto l'interesse a favorire le provenienze da Genova a preferenza di quelle da Marsiglia.

Per conseguenza, benchè è certo che la Francia continuerà a lottare, come lotta attualmente, con le tariffe ferroviarie differenziali, è da ritenere che il Sempione potrà far deviare a vantaggio di Genova una parte delle 200,000 tonnellate all'anno che ora transitano per Marsiglia e sono dirette alla Svizzera.

Ma i benefici del Sempione, per l'Italia e per Genova in particolare, deriveranno specialmente dalla possibilità della penetrazione nella Svizzera occidentale, che la Svizzera stessa avrà interesse a favorire perchè le correnti internazionali provenienti da Genova, avranno pur sempre, sul territorio svizzero, un percorso maggiore di quelle che entrano dalla Francia o dal nord.

E già da tempo, infatti, la Svizzera si preoccupa del traffico delle Alpi Bernesi che, unendo direttamente Briga a Berna, costituisce il naturale prolungamento della linea del Sempione, il completamento della linea di penetrazione di Genova nella Svizzera occidentale.

Con questa nuova arteria il percorso da Genova a Berna verrebbe abbreviato di ben 132 km.

Emerge da questo la grande necessità per Genova di preoccuparsi intensamente di migliorare le sue vie di allacciamento col Sempione, il che potrà farsi facilmente completando il secondo binario sul tronco Alessandria-Novara che ha già la sede predisposta per questo impianto.

Conclusione. — Certo è che il porto di Genova deve cercare il maggiore sviluppo del suo movimento di transito internazionale, vera e potente fonte di ricchezza non solo locale, ma nazionale.

Altri paesi hanno lavorato attivamente per attirare a loro questo movimento. Il transito annuale del Belgio è salito ad un valore di circa un miliardo e mezzo; quello dell'Olanda è di tonn. 6,000,000; quello della Germania di tonnellate 2,500,000; mentre quello della Francia è di sole tonnellate 700,000, e quello dell'Italia di tonn. 300,000.

Non è dunque esatto quanto generalmente si afferma, che cioè Genova subisce la concorrenza di Marsiglia. Genova e Marsiglia subiscono insieme la grande concorrenza dei porti del nord.

Per assicurare al porto di Genova un grande sviluppo del suo movimento, attirando ad esso una parte notevole del commercio di transito internazionale, occorre dunque mettersi in condizione di poter lottare coi porti del nord.

L'impresa è ardua ma non irraggiungibile, poichè delle cause che hanno impedito finora che Genova partecipi largamente al traffico internazionale, molte possono essere eliminate o almeno diminuite, e inoltre è da tener conto che i ricchi prodotti i quali alimentano il commercio del Levante con l'Europa centrale, quando non vi fossero altre ragioni che li inducessero a seguire la via di Gibilterra, dovrebbero pur preferire la via delle Alpi, che è più rapida e più sicura.

Tale è, ad ogni modo, lo scopo che dobbiamo prefiggerci.

E perciò occorrerà dare al porto di Genova non soltanto sufficienza, ma larghezza e diremo anche esuberanza, di impianti; e bisognerà migliorare le sue comunicazioni con l'interno e soprattutto alcune grandi stazioni di concentramento.

Nè a questo dovremo limitarci.

I nostri sforzi dovranno tendere a fare del porto di Genova il massimo centro degli affari, una delle borse del

commercio mondiale, evitando deviazioni e inutili dispersioni che ci allontanano dal concetto fondamentale, che cioè un porto per essere ricercato dai negozianti deve essere un grande centro di mercato e deve avere partenze frequenti per tutti i punti più importanti del mondo.

Con ciò seguiremo l'esempio della Germania, del Belgio e dell'Olanda che hanno appunto concentrato un grande movimento ad Amburgo, Anversa e Rotterdam riuscendo così a divenire i principali intermediari degli scambi fra il Levante e l'Europa Centrale.

Tracciate così le grandi linee del problema, l'ing. Ehrenfreund chiuse la sua conferenza colla promessa di fare in seguito l'esame particolareggiato delle singole questioni, notando essere per questo doveroso di attendere i risultati degli studi che sta compiendo attualmente la Commissione presieduta dall'on. senatore Adamoli.

LE GRANDI VELOCITÀ DEI TRENI

A suo tempo abbiamo informato i nostri lettori sugli esperimenti di trazione elettrica eseguiti presso Berlino e precisamente tra Zossen e Marienfeld, coi quali si è recentemente raggiunta, anzi superata, la velocità di 200 chilometri all'ora.

I giornali tecnici e anche politici tedeschi inneggiano alla vittoria e sono ricchi di notizie sugli interessantissimi esperimenti testè chiusi così brillantemente. Dal periodico berlinese *Centralblatt der Bauverwaltung* riportiamo in proposito i seguenti interessanti particolari, valendoci della traduzione del *Politecnico*.

Le lunghe esperienze preliminari degli anni scorsi avevano fatto riconoscere che sarebbe stato imprudente sorpassare sensibilmente la velocità di 160 km. all'ora. Già a questa velocità l'andamento delle vetture era molto instabile e irregolare; si producevano inoltre deformazioni nelle rotaie e fessure nelle traverse di ferro. Si dovette quindi pensare a un rinnovamento completo della via, che fu appunto eseguito nell'estate scorsa dalla brigata ferroviaria col concorso dell'amministrazione dello Stato prussiano.

Nello stesso tempo si rinnovò completamente il ballast di ghiaia, che fu sostituito con altro di pietrisco basaltico. Per le rotaie si scelse il tipo prussiano più pesante, adottato nelle linee di maggior traffico, cioè rotaie Vgnolles da 12 m. del peso di kg. 41 a m. l., collocate coll'intermediario di larghe piastre a croce su 18 traverse di pino. I fori dei bulloni nelle traverse sono stati guarniti di cilindri speciali in legno duro. Più per precauzione che per necessità, si è aggiunto un apparecchio speciale di protezione contro i deragliamenti, consistente in due file di rotaie orizzontali, la cui testa sorpassa di 50 mm. quella della rotaia su cui corrono le vetture. Queste controrotaie poggiano su cuscinetti in ghisa fissati con bulloni alle traverse e sono esse stesse attaccate a detti cuscinetti mediante un bullone. L'intervallo fra rotaia e controrotaia risulta per tal modo di 50 mm.

La stessa disposizione è stata adottata nella stazione di Rangsdorf, nella quale sono stati tolti gli aghi degli scambi prima esistenti sul binario destinato alle prove. Nella stazione di Mahlow, in cui gli aghi non potevano essere soppressi e che è sempre stata percorsa a velocità ridotta, gli aghi sono stati muniti di apparecchi di protezione mobili leggermente diversi da quelli in uso lungo la linea. Secondo le constatazioni fatte, sinora le controrotaie non sono mai entrate in azione. Ciò prova che gli usuali tipi di armamento possono ancora ritenersi sufficienti per velocità anche di 200 km. e che non esiste il bisogno, come molti credono, di ricorrere per queste velocità ai sistemi a rotaia unica.

Anche i carrelli hanno subito radicali modificazioni, studiate colla massima cura. Si è portata la loro distanza

da m. 3.5 a m. 5; si è dato un po' di giuoco laterale al perno e si sono sostituiti i longheroni, che nascondevano in parte le molle di sospensione, con altri che permettono di visitare attentamente e comodamente questi organi così essenziali per la sicurezza. Si sono anche aggiunti nelle vetture dei bilancieri analoghi a quelli in uso nelle locomotive; e così si è potuto avere una ripartizione uniforme del carico sulle otto ruote.

Queste modificazioni hanno dati eccellenti risultati. Le vetture hanno ora sulla nuova via, anche alle velocità più elevate, un andamento così stabile come nelle esperienze precedenti avevano solo alla velocità di 130 o 140 km.

Così pure la presa di corrente, cioè quella parte dell'impianto considerata finora con tanta diffidenza, non ha dato luogo che a incidenti di quasi nessun conto. Circa a 180 km. di velocità si sono prodotte forti oscillazioni nei fili e nei pali di sostegno, che ebbero per conseguenza alcune rotture ed anche la formazione di corti circuiti. Queste difficoltà, dapprima un po' inquietanti, sono state tuttavia subito vinte con l'impiego di archetti più leggeri e più elastici, e con piccoli miglioramenti nella conduttura di servizio. Ormai la prova è riuscita, dimostrando che riesca ben facile prendere la corrente anche alla velocità di 200 km. all'ora.

In una memoria dell'ing. Reichel, della Società Siemens-Schuchert, la corsa di prova fatta con la vettura Siemens di 93 tonn. viene così descritta:

Dopo una prova del freno e degli apparecchi di segnalazione, fu data la corrente a 14,000 volt. alle ore 9.25 la vettura lasciava la stazione di Marienfeld.

Durante l'avviamento, la corrente dei quattro motori arrivò all'intensità di 350 A., in modo che la potenza assorbita dalla vettura fu di 2300 kw. Dopo circa 2 chilometri di percorso l'indicatore di velocità segnalò che la vettura aveva raggiunto la velocità di 120 km. all'ora, dopo un altro chilometro la velocità era arrivata a 150 chilometri all'ora.

Più in là, alla curva di 2000 metri di raggio, prima della stazione di Mahlow la velocità era di 170-175 km. all'ora. Dopo altri 1250 m. di percorso, la vettura superò una salita del 10 0/00 richiedendo, per mantenere la stessa velocità, un aumento di potenza di 300 cavalli. Con velocità di 185 km. all'ora si attraversò la stazione di Mahlow. Gli alberi, le case e i pali sembravano fuggire rapidamente come frecce, mentre la vettura sarebbe apparsa immobile se non si fosse sentito il rumore delle ruote. A questo punto quasi tutte le resistenze degli avviatori erano escluse e la velocità saliva a 195 km. Dopo la fermata di Dahlwitz la velocità crebbe ancora e nelle vicinanze di Rangsdorf (14 km. da Marienfeld) raggiunse i 201 km. all'ora.

Così si proseguì per un chilometro ancora assorbendo la vettura solamente 1400 kw.

La corrente venne poi tolta e furono messi in azione i freni in modo che, diminuendo gradatamente di velocità, si giunse a Zossen.

L'intero percorso Zossen-Marienfeld (km. 23) fu compiuto in otto minuti.

Malgrado le osservazioni da taluno fatte relativamente alla pratica utilità dell'adozione di tali velocità, si deve riconoscere che la Società tedesca, appositamente istituitasi per questi esperimenti di trazione elettrica a grandissima velocità, ha fatto compiere ai sistemi di trasporto un progresso indiscutibile e che altamente l'onora. La realizzazione della velocità di 200 km. fa ormai epoca nella storia dell'ingegneria.

Nella citata memoria dell'ing. Reichel, che troviamo anche riassunta nel primo numero della nuova pubblicazione *La trazione elettrica*, si fanno apprezzamenti sui citati esperimenti, che, se esatti, avrebbero certo un'alta importanza sull'avvenire di queste celerissime ferrovie elettriche.

Li riportiamo integralmente:

« Durante la corsa si constatò che alla velocità di 200 chilometri all'ora, specialmente nelle curve dove i fili alimentatori della vettura sono tesi poligonalmente, le prese

di corrente non funzionavano regolarmente, notandosi delle discontinuità di contatto specialmente nei vertici ».

Il Reichel ritiene quindi che la velocità massima consigliabile sia di 160 a 170 km. all'ora, ed espone il seguente confronto fra la trazione elettrica e quella a vapore:

« Un treno a vapore consistente in una locomotiva e 5 vagoni pesa 330 tonn., contiene 168 posti e richiede 1400 cav. per muoversi con la massima velocità compatibile con la trazione a vapore.

« Un treno elettrico invece, consistente di una locomotiva e 4 vagoni, pesa 226 tonnellate, contiene 180 posti e richiede 1000 cav. per muoversi con la stessa velocità del treno a vapore.

« Il prezzo di acquisto di entrambi i treni è presso a poco lo stesso, e cioè circa 40,000 marchi. Il costo dell'esercizio, per quanto riguarda la sola trazione, è di marchi 0.55 per 100 posti-chilometro pel vapore, e di marchi 0.495 per l'elettricità.

« Sopra un tratto di ferrovia lungo km. 150 (per es. Berlino-Lipsia) supponiamo che transitino 18 treni nelle due direzioni e cioè che si abbia giornalmente un traffico di 36 treni con circa 2500 viaggiatori. Calcolando il prezzo di trasporto a marchi 0.06 per viaggiatore chilometro (che è il prezzo odierno per la seconda classe), si avrebbe un introito giornaliero di 22,500 marchi. La spesa di esercizio per la sola trazione ascende a circa 5000 marchi al giorno, e, ammettendo che tutte le altre spese di esercizio (personale, manutenzione, ecc.) richiedano 7600 marchi al giorno, si avrebbe un costo complessivo di esercizio di 12,600 marchi. Restano così 9900 marchi di utile, che danno in un anno 3,600,000 marchi, ciò che per un capitale di 90,000,000 di marchi rappresenta un interesse del 4 per cento ».

LA RETE AMERICANA NEL 1903

La 36^a edizione annuale del *Manuale delle Ferrovie di Poor* (*Poor's Manual*, 1903) contiene le solite preziose statistiche di tutte le ferrovie degli Stati Uniti, del Canada, del Messico, ecc., e le informazioni che riguardano le ferrovie economiche, i dividendi, le assemblee, ecc.

L'introduzione segnala dei fatti e delle cifre interessanti.

La lunghezza totale delle ferrovie esercitate negli Stati Uniti era, al 31 dicembre 1902, di 203.131 miglia (circa 327,040 km) con un aumento nell'anno di 4364 miglia (circa km. 7026).

L'attivo totale di queste ferrovie è segnato con dollari 14,031,073,606 (L. 70,155,368.030), contro 13,405,625,250 dollari (L. 67,028,126,250) nel 1891.

I prodotti totali del traffico ammontarono a 1,720,814,900 dollari e le spese di esercizio a dollari 1,160,788,623, lasciando un prodotto netto di 560,026,277 dollari. Dopo il pagamento degli oneri fissi e delle spese diverse di ogni genere, rimane un beneficio totale di 109,166,434 dollari.

I prodotti lordi si sono elevati nel 1902 a 8696 dollari (L. 43,480) per miglio (circa 1610 metri) ed i prodotti netti a 2830 doll. (L. 14,150), contro 8270 doll. (L. 41,350) e rispettivamente 2668 doll. (L. 13,340) nel 1891.

La tariffa media per tonnellata-miglio è stata di 7.64 (3.8 centesimi); è la cifra più elevata ottenuta dopo il 1897, in cui fu di 7.97 (3.985 centesimi).

Nel 1901 la tariffa media fu di 7.56 (3.78). Il tasso medio d'interesse del capitale fu nel 1902 di 4.07 0/0; è di molto il più basso che si sia registrato, di fronte al 1901 che fu di 4.21. Il dividendo medio fu di 2.93 contro 2.62 0/0 nel 1901.

Durante il periodo di vent'anni che comprende lo specchio, i due anni in cui il dividendo fu più forte si trovano alle due estremità, 1902 e 1883, con rispettivamente 2.93 e 2.76 0/0, e l'anno più debole è il 1897, in cui il tasso del dividendo cadde a 1.49 0/0.

Il capitale di impianto per miglio (m. 1610) di ferrovia è inferiore a quello del 1901, inferiore, in fatto, a quello del 1881, quantunque sia stato più elevato durante parecchi anni intermedi. La caratteristica della cifra del capitale d'impianto per miglio è la poca importanza delle variazioni da vent'anni, come lo dimostrano le somme seguenti, esposte a periodi largamente distanziati:

Anno	Capitale d'impianto per miglio (1610 m.)
1881 . . .	30,690 dollari = 153,450 lire
1886 . . .	29,621 » = 148,105 »
1891 . . .	28,310 » = 141,550 »
1897 . . .	30,525 » = 152,625 »
1901 . . .	30,521 » = 152,605 »
1902 . . .	30,439 » = 152,195 »

ma il capitale obbligazioni per miglio, quantunque inferiore al capitale d'impianto, confrontato cogli anni precedenti, e recentemente col 1900, è aumentato considerevolmente nel 1902, come lo prova il seguente specchio, riflettente i sottoindicati anni:

Anno	Capitale obbligazioni per miglio
1881 . . .	27,803 dollari = 139,015 lire
1886 . . .	28,853 » = 144,265 »
1891 . . .	30,855 » = 154,275 »
1897 . . .	30,153 » = 150,765 »
1901 . . .	30,811 » = 154,550 »
1902 . . .	30,277 » = 151,385 »

Il totale del capitale d'impianto, delle obbligazioni e del debito fluttuante, rappresentante approssimativamente il costo della costruzione e del materiale, era di 54,371 doll. (L. 271,855) per miglio nel 1902, contro 62,926 dollari (L. 314,630) per miglio nel 1901.

L'aumento del materiale è stato notevole. Il numero totale delle locomotive è di 41,626, cioè 1897 di più che nell'anno precedente 1901; questo aumento è il più elevato che si segnali dopo il 1882. L'aumento del numero dei vagoni merci è di 100,000; è il più forte constataro in un solo anno dopo il 1891.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE

Ferrovia Novara-Seregno, in Milano.

Ebbe luogo a Milano l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, che ha un capitale sottoscritto di L. 6,300,000, di cui versato L. 6,060,000.

Dopo le Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei sindaci accennanti all'andamento economico dell'azienda, che avrebbe potuto dare più vitali risultati se la sua vita materiale non avesse risentito grave contraccolpo per lo sciopero della Nord-Milano, si passò all'approvazione del bilancio dello scorso esercizio, chiusosi con un utile netto di L. 173,159.44, così ripartito: L. 13,289 alle 3200 azioni anticlasse, in ragione di L. 4.15 cadauna; L. 156,750 alle 20,000 azioni di priorità, in ragione di L. 7.50 cadauna; L. 3129.44 in conto nuovo.

Società Anonima tramway Milano-Magenta.

Nella sede di Milano ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria degli azionisti di questa Società, che ha un capitale di L. 1,250,000, rimborsato per L. 831,250.

Dalle particolareggiate Relazioni del Consiglio, del direttore e dei sindaci sul 25° esercizio sociale, chiusosi al 31 dicembre 1903, stralciamo i seguenti dati: utile disponibile L. 107,626.99, ripartito come segue: L. 2000 per assegno straordinario per gratificazioni al personale; L. 1000 al fondo di previdenza per lo stesso; L. 25,000 per l'ammortamento di 100 azioni alla pari; L. 20,312 per dividendo alle 1675 azioni in circolazione; L. 50,000 per ammortamento di altre 200 azioni a L. 250 ciascuna, ed il resto a conto nuovo.

L'assemblea procedette quindi all'approvazione del dividendo in L. 17.50 per azione, massimo concesso dallo statuto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

L'unificazione dei segnali ferroviari.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha ricevuto la Commissione incaricata di studiare e proporre la unificazione dei regolamenti sui segnali e sulla circolazione dei treni per le tre grandi reti ferroviarie. I regolamenti vigenti datano dal 1886, e da quell'epoca in poi, per ragioni diverse, subirono progressivamente delle modificazioni, in modo che oggi sono sensibilmente diversi da una rete all'altra, con grande inconveniente per il servizio sui tratti comuni e ancora più con grande pericolo per il caso di mobilitazione in cui il personale di una rete deve potere prestare servizio anche in un'altra rete.

La Commissione ha presentato al Ministro le sue proposte di unificazione, condotta a termine dopo un lungo e difficile lavoro. L'adozione di tali proposte permetterà di migliorare molte delle disposizioni vigenti per tenere conto dei progressi verificatisi negli ultimi venti anni, specialmente per quanto riguarda l'impiego del blocco, degli apparati centrali, del telefono e l'adozione per talune linee del dirigente unico che, sotto il nome di *train-dispatcher*, rende così segnalati servizi sulle ferrovie estere e specialmente negli Stati Uniti d'America.

In materia di segnali, la Commissione ha fatto proposte intese ad escludere tutto quanto poteva dare luogo a dubbi di interpretazione. Per impedire che la rottura di un vetro rosso, con conseguente vista della luce bianca naturale, possa essere, come è accaduto, interpretata come segnale di via libera, propone che questa via sia segnalata esclusivamente colla luce verde. Per impedire che ad un treno, il quale abbia illegalmente oltrepassato il punto di incrocio, il personale di sorveglianza lasci la via libera per mancanza di notizie riguardo all'incrocio, propone che ogni treno il quale viaggi per raggiungere una stazione di incrocio spostato, debba avere un segnale ben visibile dal personale della linea.

Il ministro Tedesco ha in animo di sottoporre sollecitamente tali proposte ai Corpi consulenti e di tradurle in atto, cosicché il difficile passo della unificazione delle modalità di esercizio sia un fatto compiuto al 1° luglio 1905.

> <

La Galleria della Traversata a Genova.

Il 18 corrente, per parte dei funzionari del R. Ispettorato e di quelli della Mediterranea, ebbe luogo la visita di ricognizione della Galleria della Traversata, tra le stazioni di Piazza Principe e di Brignole.

La Commissione visitatrice ha riscontrato la perfetta esecuzione dei lavori ed il compimento dell'opera.

Ferrovia Rovigo-Chioggia.

(Servizio economico).

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha vivamente interessata la Società esercente la Rete Adriatica a presentare all'approvazione governativa regolare proposta per l'applicazione dell'esercizio economico sulla linea da Rovigo a Chioggia, limitatamente al servizio dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle biciclette.

<<
Servizio cumulativo con l'arcipelago toscano.

La Direzione generale delle Strade ferrate del Mediterraneo, nella sua qualità di dirigente i servizi cumulativi, ha disposto che venga attivato, in via d'esperimento, un servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra il continente e l'arcipelago toscano.

>>
Servizio cumulativo con la Circumetnea.

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade ferrate della Sicilia ha concordato colla Società della ferrovia Circumetnea una convenzione per l'effettuazione del servizio cumulativo. Detta convenzione sarà quanto prima sottoposta all'approvazione governativa.

><
L'esercizio economico sulla Casarsa-Spilimbergo.

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, ed in seguito al R. Decreto 14 febbraio u. s. col quale fu autorizzato, sulla linea Casarsa-Spilimbergo, l'esercizio economico, limitatamente al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, sono state approvate le tariffe e condizioni per i trasporti in servizio economico sulla linea medesima, conformemente alla proposta all'uopo presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica.

><
Porto di Venezia.

Siamo informati che la Commissione permanente per il porto di Venezia, in una sua recente adunanza, in seguito a proposta del rappresentante della Società Adriatica, ha dato parere favorevole all'applicazione alla nuova banchina di San Basilio delle stesse modalità di servizio adottate per la stazione marittima con l'applicazione dell'allegato VIII delle tariffe.

La questione trovasi ora in corso di esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

><
Tariffa unica per le Province meridionali.

Ci viene assicurato da Lecce che il Ministero dei Lavori Pubblici, dopo di avere attentamente esaminata la proposta di quella Camera di commercio, della quale già ebbe ad occuparsi in un suo precedente numero anche il *Monitore*, quella cioè di una tariffa unica per le Province eccezionali, avrebbe messo in rilievo il fatto che colle nuove tariffe meridionali le merci che devono essere trasportate a grandi distanze fruiscono di speciali facilitazioni, per guisa che la riduzione sui prezzi della tariffa ordinaria giunge perfino all'80 0/0.

E pertanto, data questa situazione di cose, sembra soverchiamente difficile lo spingere le riduzioni ad un limite maggiore, ove si consideri che così facendo si obbligherebbe la ferrovia a trasportare le merci con perdita certa.

><
Congresso degli ingegneri ferroviari in Napoli.

Diamo il programma degli argomenti che saranno trattati nel terzo Congresso degli ingegneri ferroviari che avrà luogo prossimamente in Napoli:

- 1) Il servizio economico delle ferrovie ed il vantaggio che ne può trarre l'Italia;
- 2) Formazione di un fondo di soccorso a favore degli orfani degli ingegneri ferroviari;
- 3) Sull'autonomia del porto di Genova e sulle ferrovie ed altri mezzi di trasporto, di accesso e di sfellamento dello stesso;

4) Accoppiamenti centrali automatici e non automatici per i veicoli ferroviari;

5) Regolamento per l'elezione dei periti ferroviari;

6) I nuovi ordinamenti per l'esercizio delle ferrovie italiane e le funzioni degli ingegneri negli ordinamenti stessi;

7) Costituzione di una federazione fra tutti i Collegi di ingegneri italiani;

8) Riordino delle circoscrizioni e conseguenti modificazioni dello statuto.

<<
Ferrovia Vada-Livorno.

Verso la fine del corrente mese il Consiglio di Stato prenderà in esame il progetto, statogli trasmesso dal Ministero dei Lavori Pubblici, della ferrovia Vada-Livorno.

><
Estensione alla stazione di Caserta delle prime quattro classi delle tariffe.

Siamo informati che la Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, ha stabilito di accogliere l'istanza delle Ditte che hanno stabilimenti industriali a Caserta, perchè i loro trasporti di merci ascritte alle prime quattro classi della tariffa, e specialmente i cascami di seta — che attualmente non possono fruire della tariffa locale, N. 410, piccola velocità, non essendo quella stazione ammessa al beneficio della locale medesima — siano ammesse al godimento della facilitazione con la estensione della tariffa anzidetta alla stazione di Caserta, verso applicazione dei prezzi stabiliti per le spedizioni da e per Napoli.

Col provvedimento suaccennato le Ditte, di cui sopra, non avranno più bisogno di ricorrere, come fanno attualmente, allo espediente — dovuto alla esclusione alla quale abbiamo fatto cenno — di appoggiare, per ragioni di economia, le loro spedizioni a Napoli, punto franco, per quivi rispedirle per via di mare.

><
Provvedimenti di tariffa a favore di Napoli.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, completando, per quanto concerne il trasporto delle merci, i provvedimenti di tariffa a favore di Napoli, e ciò in relazione ai voti formulati dalla Commissione Reale per l'incremento industriale di Napoli, ha presentato all'approvazione governativa un progetto di aggiunte e modificazioni alle tariffe locali, N. 206, 212 e 233, piccola velocità.

Il proposto provvedimento, il quale trovasi in corso di approvazione presso i competenti Ministeri dei Lavori Pubblici, delle Finanze, e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, riguarda:

1) l'estensione della tariffa locale, N. 206, piccola velocità, ai trasporti di canapa, stoppa, cascami e strappatura di canapa, in partenza dalle stazioni di Acerra, Cancellò, Capua, Casalnuovo, Caserta, Casoria, Frattamaggiore, Grumo, Maddaloni Inferiore, Marcianise, Santo Antimo, Sant'Arpino e Santa Maria di Capua Vetere, in destinazione di Napoli;

2) l'introduzione nella tariffa locale, N. 212, piccola velocità, di una nuova serie di prezzi per i trasporti di lana greggia, con prezzi intermedi fra le due attuali serie A e B;

3) l'introduzione nella tariffa locale, N. 233, piccola velocità, di una nuova serie per i trasporti di acque minerali naturali, in partenza dalla stazione di Acerra, Cancellò, Castellamare di Stabia, Contursi, Monticchio, Narni, Nocera Umbra, Telese Cerreto, Torre Annunziata Città e destinati a Napoli.

> <

Ferrovie del Mediterraneo.*(Contratti approvati).*

Nelle adunanze tenutesi il 22 aprile corrente in Milano dal Comitato e dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Società Metallurgica di Savigliano per fornitura di kg. 200 mila di ghisa fusa in pezzi greggi;

Colla Ditta Watts, Watts e C., di Cardiff, per fornitura di tonnellate metriche 60,000 di carbone grosso;

Colla Ditta Fratelli Bruzzo, di Genova, per fornitura di kg. 130 mila di lamiera di ferro omogeneo;

Colla Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft, di Vienna, per fornitura di kg. 200 mila di lamiera d'acciaio per caldaie;

Colla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per consolidamento e difesa della spalla del ponte sul Lambro, al km. 75.611.77 della Battipaglia-Reggio;

Colla Ditta Ing. G. Servettaz, di Savona, per fornitura di 13 semafori e di un porta-segnali;

Colla Ditta Cioffi Ing. Beniamino, di Napoli, per sistemazione scoli d'acqua laterali alla ferrovia fra i chilometri 18.500 e 20.200 della Caianello-Isernia;

Colla Ditta Solei, Hebert e C., di Milano, per fornitura di m. 1000 di stoffa di lana vellutata per tapeti delle vetture.

(Gare aperte).

Presso la Direzione Generale della Società del Mediterraneo in Milano avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alle seguenti gare:

Per consolidamento galleria Zango fra Casalbuono e Lagonegro. Importo L. 55,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 29 aprile corr., ore 11.

Per sistemazione magazzini merci P. V. e binari di carico e scarico in stazione di Milano P. T. Importo lire 88,000. Tempo utile come sopra sino al 30 aprile corrente, ore 11.

Per appalto opere di difesa del ponte sull'Agogna al km. 96.302.50-96.338.50 della Torino-Milano. Importo L. 3200. Tempo utile come sopra sino al 3 maggio p. v., ore 11.

Per sostituzione travata metallica al volto del ponte al km. 44.318 della Roma-Pisa. (Opere murarie). Importo L. 6200. Tempo utile come sopra sino al 5 maggio p. v., ore 10.30.

Id. id. (Opere metalliche). Importo L. 9600. Tempo utile come sopra sino al 5 maggio p. v., ore 11.

(Gara di lavori aperta).

Il 29 corrente, presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della galleria di Zango sulla linea Sicignano-Lagonegro.

> <

Ferrovie dell'Adriatico.*(Ampliamento della stazione di Verolanuova).*

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta Disma Sansoni per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Verolanuova.

(Gara di lavori provvisoriamente deliberata).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento del servizio merci della stazione di Chieti, per l'importo di L. 20,000 (lavori di terra e murari). Delle 8 Ditte ammesse alla gara, quattro hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Federico Marconi di Pedaso, che ha offerto il ribasso del 21.06 per cento.

> <

Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Maggiori lavori di consolidamento della scarpa destra della trincea al chilometro 54.170 della linea Benevento-Campobasso, per L. 4500.

Sistemazione provvisoria di ponticelli metallici situati sul tratto Monopoli-Lecce e sulla diramazione al porto di Brindisi, per L. 3630.

Impegno suppletivo per la sistemazione definitiva del tratto di ferrovia presso il chilometro 12.204, danneggiato da alluvioni, sulla linea Foggia-Lucera, per lire 8900.

Provvista di materiali metallici d'armamento occorrenti per il raddoppio del binario fra le stazioni di Padova e di Monselice, per L. 593,000.

Ricostruzione della parte di pensilina interna nella stazione di Aquila, per L. 1500.

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione dei danni prodotti da uragano alle coperture dei riparti calderai e fucina nelle officine di Pi-trarsa, per L. 2100.

Lavori di difesa dell'argine stradale in seguito a guasti arrecati dalla piena del torrente Mellea, a monte della spalla verso Cuneo, del ponte al chilometro 34.963 della linea Trofarello-Cuneo, per L. 2005.

Costruzione di armature provvisorie e ricostruzione di soffitti a 20 locali nei fabbricati della stazione di Luino, per L. 1800.

Costruzione di un muro sottoscarpa al km. 114.220-114.250 fra le stazioni di Porto Maurizio e di S. Lorenzo della Sampierdarena-Confini francese, per lire 2360.

RETE SICULA:

Noleggio di 80 carri chiusi per merci, della portata di tonnellate 12 e 1½, per la durata di un anno, a decorrere dal 4 febbraio 1904, per L. 70,200.

Impianto di binari insabbiati in precedenza degli arresti collocati all'estremità del primo e secondo binario di testa, lato arrivi, sotto la tettoia del F. V. della stazione di Palermo, per L. 376.

> <

Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Provvista di 500 copertoni impermeabili per carri merci, per L. 97,375.

Sistemazione del servizio degli scaldapiedi nella stazione di Bussoleno, per L. 2200.

Riparazione dei danni causati da incendio alla casa cantoniera al km. 303.847 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 1500.

Aggiunta di una vasca al rifornitore della stazione di Orbetello, per L. 5000.

Parziale ricostruzione del volto della galleria di Ronco sulla linea Succursale dei Giovi, per L. 41,730.

Impianto del servizio merci alla fermata di S. Frediano a Settimo sulla linea Pisa-Firenze, per L. 28,300.

Lavori di consolidamento al ponte sul Rio Bastardo al km. 51.643 della linea Parma-Spezia, per L. 1250.

Consolidamento del corpo stradale al km. 169.256 fra le stazioni di Potenza e di Vaglio, per L. 750.

Impianto del binario di precedenza nella stazione di Musocco sulla linea Milano-Torino, per L. 81,000, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE ADRIATICA:

Miglioramento delle condizioni di abitabilità degli alloggi nell'ex-rimessa vetture della stazione di Sulmona, per L. 3660.

Rifacimento in acciaio di metri 9900 di binario e di 3 deviatori fra le stazioni di S. Cesario e di Zollino, per L. 93,000, oltre il materiale metallico d'armamento.

Sostituzione della piattaforma da metri 5.50 all'attuale di metri 4.50 sul binario di sesta linea in stazione di Modena, per L. 3480.

Impianti nella stazione di Montebelluna per migliorare il servizio dei viaggiatori, per L. 20,400.

Impianto di una trasmissione e di nuove macchine e meccanismi fissi nella stazione di Pontassieve, per L. 18,300.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza al passo a livello al km. 6.338 della linea Mestre-Cormons, per L. 1355.

Ripristino e ingrossamento del pennello a monte del ponte sul fiume Sillaro al km. 23.752 della linea Bologna-Otranto, per L. 2700.

Consolidamento della scarpa della trincea fra i km. 15.846 e 15.876 della linea Fabriano-S. Arcangelo, per L. 3400.

Impianti necessari onde provvedere al lavaggio e alla disinfezione dei carri per il trasporto di bestiame nelle stazioni di Frasso-Telesino, Dugenta e Aversa, per L. 3220.

Lavori a difesa contro la caduta di materie fra i km. 66.886 e 57.086 della linea Roma-Orte, per L. 34,500, di cui 32,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del sottovia al km. 805.609 della linea Bologna-Otranto, per L. 2700, di cui L. 1040 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di un casotto per le merci nella stazione di Soliera sulla linea Modena-Mantova, per L. 1600.

Rafforzamento di alcuni tratti del binario di corsa della linea Foggia-Napoli per metri 24,996 fra i km. 42.148 e 82.224, per L. 59,870, oltre il materiale d'armamento.

Modificazione dei progetti di sistemazione e di ampliamento di 18 manufatti in seguito al raddoppio del binario fra le stazioni di Pistoia e di Prato, per L. 10,000.

RETE SICULA:

Acquisto di 5 carrozze ristorante, per L. 357,000.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi, dalle stazioni di Terni a quella di Civita-Castellana; da Sedico Briano a quelle di Alano, Fener e Cornuda, e fra le stazioni di Morbegno, Lecco e Milano per quelle di Ponte, Tresenda, Tirano, Chiuro e Villa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta sezione del Consiglio di Stato ha preso le seguenti decisioni in materia di porti:

1) Il collocamento di una campana elettrica in un punto da servire di avviso ai naviganti in tempo di

nebbia, rientra per identità di scopo, fra quelle opere per le quali la legge 14 luglio 1889 ha assegnato un fondo, dichiarando le spese relative di pubblica utilità ed obbligatorie.

2) Il fatto che talune delle opere eseguite in un porto col fondo stanziato dalla legge 14 luglio 1889 abbiano dovuto essere demolite od abbandonate prima del compimento, non basta a stabilire una violazione di legge rilevabile innanzi alla IV sezione; mentre se da tal fatto si volesse far derivare una causa di responsabilità per danni a carico dello Stato, la questione dovrebbe essere portata innanzi all'Autorità giudiziaria. Poichè il conto di ciascun esercizio deve comprendere le sole spese di qualunque genere attinenti direttamente a lavori compiuti in quell'esercizio, non possono essere introdotte nel conto le somme relative a materiali forniti dall'impresa, che, o non furono impiegati nel porto di cui si tratta o vi furono o vi saranno impiegati in esercizi differenti da quello cui il conto si riferisce.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Palermo, in materia di *espropriazione per utilità pubblica*, ha sentenziato che nella espropriazione di una sorgente, la potabilità dell'acqua, notoriamente riconosciuta prima della dichiarazione di pubblica utilità, è elemento integrante della valutazione della indennità da pagare al proprietario espropriato.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffe sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) È stata estesa anche ai trasporti diretti a Castellanza la concessione accordata alla ditta Ing. Alberto Allasia per trasporto di calce, cemento e gesso da Casale Monferrato e da Ozzano a Milano e ad altre località;

2) Venne volturata al nome della ditta Guazzoni Puricelli e rinnovata a favore di quest'ultima per un altro anno, ferme restando le stesse condizioni, la concessione accordata alla ditta Guazzoni per trasporti di pietrame e pietra spaccata da Lecce, Mandello e Maggianico;

3) È stata prorogata fino a nuovo avviso la validità della Serie B della tariffa locale N. 205 P. V., riguardante i trasporti d'olio d'olivo, anche al solfuro di carbonio in botti, barili e stagnoni;

4) È stata aggiunta alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità la voce gas ammoniaco compresso in recipienti metallici, con l'indicazione della classe 3^a della tariffa generale e speciale N. 75 e delle locali N. 219, 701, 703, 302, 304, 404, 410, 414, 417;

5) È stato concesso alla ditta Fratelli Galligani di effettuare i suoi trasporti di acqua potabile da Pracchia a Cremona e località circonvicine alle condizioni della concessione precedente;

6) È stato concesso alla Società generale per lo zucchero indigeno di effettuare i suoi trasporti di carbon fossile da Ancona a Cesena ai prezzi di L. 5.21 e L. 5.01, rispettivamente da Ancona, banchine del porto, o da Ancona-Mandrachio, con impegno di un traffico minimo di 2000 tonn. da effettuarsi entro il 31 agosto 1904;

7) Venne prorogata al 31 luglio 1904 e quindi rinnovata per il periodo dal 1° agosto 1904 al 30 giugno 1905 la concessione accordata alla Società generale per lo zucchero indigeno per i suoi trasporti di pietra da calce da Serra San Quirico a Cesena, fermo restando il quantitativo di trasporto in tonn. 2000;

8) È stato concesso alla ditta Luigi Cafilisch di trasportare coi treni diretti dolci, vini scelti e liquori, mediante il pagamento della sopratassa del 50 0/0;

9) Venne concesso alla ditta Parisi di effettuare i suoi trasporti di merci delle prime quattro classi da Padova, Vicenza e Verona a Napoli al prezzo di L. 0.0540 per tonnellata-chilometro fino a 3000 tonn. e di L. 0.0515, pure a tonnellata-chilometro, per i rimanenti trasporti, oltre al diritto fisso di L. 0.515 a tonnellata, carico e scarico a cura e spese delle parti. Il traffico minimo d'impegno è fissato di 3250 tonn. da trasportarsi entro il mese di dicembre 1904;

10) È stato concesso alla ditta Francesco Parisi di effettuare i suoi trasporti di cereali da Venezia Marittima e da Venezia Santa Lucia con destinazione a stazioni della linea Udine Pontebba ed a Padova e Mantova, ad un prezzo speciale per tonnellata. La concessione è valevole fino al 31 dicembre 1904 ed il quantitativo minimo d'impegno è fissato in tonnellate 2140.

— Ci risulta che trovasi in corso di approvazione presso i competenti Ministeri il provvedimento proposto dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica, col quale, accogliendosi una domanda della Società delle Ferriere di Voltri, la tariffa locale N. 227, piccola velocità, viene estesa ai trasporti di materiali per le ferrovie portatili (anche nuovi) in partenza dalla stazione di Voltri.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cremona-Borgo San Donnino. — In questi giorni verranno iniziati i lavori di questa importante ferrovia.

Ferrovia elettrica da Roma al mare. — La Casa Fell si è offerta di fornire i capitali per l'impianto di una linea ferroviaria elettrica da Roma a Fregene, località posta sulla spiaggia del mare e ricca di pinete.

Con un percorso di 24 chilometri, da compiersi in 25 minuti, effettuata la linea progettata, i cittadini di Roma potrebbero recarsi celeremente al mare: sulla spiaggia sorgerebbe una stazione balneare. Il signor Romolo Arvotti ha acquistato la privativa del progetto dell'ingegnere Giuseppe Ansigliani.

Una funicolare a Galliano. — In questo paese della Garfagnana domani sarà inaugurata una funicolare costruita dalla Ditta Silvio Bardi di Pontremoli per conto della Casa francese Varrad e Parret.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 447,897, e presentano un aumento di L. 27,671 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904 ammontano a L. 10,079,867, con un aumento di L. 439,351 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di marzo 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di marzo 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	marzo	1903
Passeggeri trasportati . Num.	235,000		235,844
» introito . . L.	935,000		919,789.27
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	710		640
» introito . . L.	73,500		61,631.93
Bestiame trasportato . Capi	6,000		11,035
» introito . . L.	31,500		47,332.31
Merce trasportata . . Tonn.	104,200		95,233
» introito . . L.	1,020,000		971,415.43
Introito complessivo . »	2,060,000		2,000,168.94
» chilometrico . . »	7,463.77		7,246.99
Proventi diversi . . »	85,000		87,852.04
Introito generale . . »	2,145,000		2,088,020.98
Spesa complessiva . . »	1,085,000		970,927
» chilometrica . . »	3,931.46		3,517.85
Introito netto . . »	1,060,000		1,117,093.98

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Prussiane. — *Soppressione della prima classe sulle ferrovie dello Stato.* — Il Ministro delle ferrovie prussiane ha ordinato di sopprimere le vetture di prima classe su tutte le ferrovie dello Stato.

Una ferrovia transbalcanica. — La *Sobranje* bulgara ha votato un progetto di legge che autorizza il Governo a fare un'inchiesta in vista della costruzione di una linea ferroviaria transbalcanica ed in seguito a contrattare un prestito a quest'effetto.

Detta linea, cominciando a Tirnovo, deve traversare le ricche cave di carbon fossile di Trearna e raggiungere a Stara Zagora, oppure, secondo il tracciato più recente, a Nova-Zagora, le due linee di ferrovia parallele alle montagne dei Balcani. Sulla proposta dei ministri Petkow e Ghenadiw, le conferenze su questo progetto sono state aggiornate sino alla prossima sessione.

Non si crede che sia ancora venuto il tempo di dare una soluzione a questa questione di interesse capitale per lo sviluppo del commercio bulgaro nell'avvenire.

Nuova ferrovia attraverso gli Urali. — Il Ministro russo delle strade e delle comunicazioni farà cominciare nel mese di maggio la costruzione di una nuova strada ferrata, che partendo da Perm raggiungerà la stazione di Kourgan, sul tronco occidentale della strada principale transiberiana. Essa passerà al nord di Ekatherinenburg, e sarà parallela all'antica strada ferrata che va da Perm a Ekatherinenburg.

Questa strada traverserà i monti Urali in parecchi centri minerari e industriali. Permetterà perciò a questi paesi di prendere quello sviluppo che fu ostacolato finora dalle difficoltà dei trasporti e dalla mancanza di mezzi di comunicazione.

La ferrovia di Yokosama. — La capitale del Giappone, che conta più di un milione di abitanti, è attualmente servita da due linee ferroviarie principali, i cui termini sono: la stazione di Ueno al nord e quella di Shimbashi al sud. La distanza fra queste stazioni è di 6 km. ed il tragitto richiede più di tre quarti d'ora, sia col mezzo di una tramvia a cavalli, sia usando la locale « diinriksha ». La linea di cintura, che collega dalla parte ovest della città la linea di Yokosama a quella di Takasaki, è soprattutto utilizzata pel traffico delle merci fra le due linee, ed il servizio viaggiatori è solo limitatamente organizzato. Un primo miglioramento a questo stato di cose è stato apportato mediante la costruzione di un tronco che, probabilmente entro quest'anno, collegherà le stazioni di Meiro e di Jabata; però la soluzione radicale del problema consisterà certamente nella costruzione di una linea che colleghi le due stazioni terminali, attraversando il centro della città. Questo lavoro, che fu già proposto or sono quindici anni, ha avuto un principio di esecuzione poco tempo fa. Infatti, la prima sezione fino a Yeirakuco è già in costruzione, ma l'epoca della sua ultimazione non può ancora essere precisata.

I lavori in corso di esecuzione consistono nella costruzione di una linea a quattro binari dello scartamento di m. 1.067, che parte dalla stazione di Hamauratsucho per giungere a quella di Yerakuco.

La linea è quasi costruita sopra un viadotto metallico o in muratura largo m. 15.60, con una sagoma tale da permettere il passaggio ai veicoli alti m. 4.25. La maggior parte del viadotto è in muratura, malgrado il pericolo che ne può derivare dai terremoti che frequentemente molestano quelle regioni. Tutte le traversate delle strade sono invece fatte mediante travate metalliche portate da alte colonne di ghisa.

Un gran numero di queste traversate si fanno sotto angoli assai differenti da 90°, il che in casi speciali porta speciali complicazioni costruttive. Il viadotto in muratura è composto di arcate aventi luci comprese fra gli 8 e i 12 m. di apertura e fondate su piedritti riposanti su palificate. Da ciascuna parte della costruzione venne riservata una area per eventuali ampliamenti. I timpani delle volte da 12 m. sono costruiti col sistema inglese e portano speciali archi di scarico. Le fondazioni del viadotto in muratura furono di difficile esecuzione per la cattiva natura del terreno. La stazione dei viaggiatori, provvisoriamente impiantata alla stazione terminale, si compone di un doppio fabbricato, uno per le partenze, l'altro per gli arrivi, al quale arrivano opportunamente i fasci di binari. Uno speciale padiglione è riservato all'uso della famiglia imperiale. Lo stile architettonico della costruzione è puramente giapponese. La distribuzione dei locali della stazione, il servizio e lo scomparto dei binari è simile a quello delle principali stazioni ferroviarie di tutti i paesi.

Notizie Diverse

Problema ferroviario di Torino. — La rete ferroviaria, che circondava all'esterno la città, quando aveva modeste proporzioni, ora, per il crescente sviluppo della fabbricazione, che si estende specialmente verso sud e verso ovest, ne ostacola le comunicazioni tra borgo e borgo con grave disagio nel traffico e nel transito.

Questa difficile situazione di fatto ha persuaso il Municipio di studiare seriamente i mezzi per diminuire questi inconvenienti, e da molti anni si fecero varie proposte, che ora sembrano mature per l'esecuzione.

Le principali furono presentate dall'ing. Fenolio, dall'ingegnere Lanino e dal *ferroviere* (comm. Lampugnani).

La Commissione Municipale, dopo averle esaminate e ponderate, decise di proporre, tosto che sarà approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, al Consiglio Comunale il progetto 1 bis del comm. Lampugnani.

Con questo progetto viene conservata la stazione di Porta Nuova, abbassandone però di sei metri il piano delle rotaie, aumentando i binari fuori della tettoia alle due testate delle tettoie merci. Si abbasserebbero analogamente i binari delle linee di Genova, Milano e Modane, sempre in trincea con numerosi sovrappassaggi nei crocicchi delle vie. S'impianterebbero più a sud i servizi delle merci. Questo progetto importa la spesa di 17 milioni.

A suo tempo il Consiglio comunale darà il verdetto.

Per la navigazione fluviale. — L'onorevole Romanin Jacur ha tenuto martedì sera, a Torino, una conferenza sull'importante problema.

Il conferenziere, osservata la navigazione fluviale nel Belgio, Austria e Francia, ricordò le iniziative dei vecchi piemontesi per risolvere quel problema che anche oggi ci occupa.

Parlò del progetto di unire, mediante canali, Torino a Casale, in questa guisa: 1° Torino con Chivasso mediante il Canale Michelotti; 2° Chivasso con la Dora Baltea mediante il Canale Cavour; 3° la Dora con Casale.

Con questa rete risulterebbero grandi vantaggi, non solo

industriali, ma anche strategici. L'uditorio applaudì replicatamente la bella e interessante conferenza.

I ponti in muratura per le strade ferrate. — Il periodico *Annales des ponts et chaussées* segnala la tendenza di certe Compagnie Americane a sostituire ai ponti metallici i ponti in muratura, e ricorda i ponti di Rockville e New Brunswick della « Pennsylvania Railroad Company ». L'*Engineering Record* ha trattato la questione da un punto di vista generale, ed è interessante osservare che l'aumento costante delle velocità e del peso dei treni conduce lentamente gli ingegneri a sostituire, tutte le volte che lo si può, la muratura all'acciaio. E si noti che ciò avviene agli Stati Uniti, ove l'acciaio è di qualità eccellente e a miglior mercato che in ogni altra località.

I bicchieri nelle stazioni svizzere. — Un giornale basilese annuncia che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Federali ha intenzione di far installare nelle stazioni della propria rete dei distributori automatici di bicchieri (*gobelets*).

Per dieci centesimi il viaggiatore assetato potrà ottenere un bicchiere di stagno e per venti centesimi un bicchiere di alluminio.

Questa innovazione sarà certamente ben accolta dal pubblico viaggiante, che spessissimo non utilizza le fontane delle stazioni per la ripulsione assai comprensibile che gli ispirano le tazze pubbliche attaccate alle fontane stesse.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Castellino del Biferno — Campobasso (30 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del muro di cinta del nuovo cimitero di quel Comune, per L. 797,209. Dep. provv. L. 400. Cauz. decimo. Fatali 16 maggio, ore 10.

Municipio di Montelone di Puglia — Avellino (30 aprile, ore 14, unico). — Appalto dei lavori di pavimentazione del corso Umberto e piazza Margherita, restauro e finimento delle mura di cinta del cimitero, sistemazione delle fontane Vecchia e Nuova, e sistemazione del palazzo municipale ed edificio scolastico, per L. 37,157.79. Dep. L. 2000. Spese L. 400. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Campochiaro — Campobasso (2 maggio, ore 10, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di restauro nella chiesa parrocchiale, per L. 12,500, provv. agg. al signor Antonio Valentino di Giuseppe e soci. Documenti a Campochiaro, via Regia, col ribasso dell'1 0/0.

Municipio di Porto Maurizio (2 maggio, unico). — Appalto delle opere di costruzione del nuovo cimitero in regione Meriello, per L. 109,300, delle quali L. 5125.41 a disposizione dell'Amministrazione. Deposito provvisorio L. 4000. Cauzione L. 10,500. Consegna lavori un anno.

Municipio di Roncole — Treviso (2 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione di un cimitero per L. 12,400. Consegna lavori 120 giorni. Dep. provv. L. 250. Cauz. L. 1000. Fatali 23 maggio, ore 12.

Direzione Genio Militare di Verona (2 maggio, ore 12.30). — Appalto dei lavori di restauro della copertura del maneggio della caserma Campofiore in Verona, per L. 8000. Cauzione L. 800. Consegna lavori 80 giorni. Documenti fino al 28 aprile. Deposito provv. L. 800.

Amministrazione Asilo Infantile di Valle S. Bartolomeo — Alessandria (2 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso infantile nel sobborgo di Valle S. Bartolomeo, per L. 12,500. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1500. Ultimazione lavori entro il 1905.

Municipio di Lestizza — Udine (2 maggio, ore 10, sec. inc.). — Appalto dei lavori di riatto dei canaletti Ledra, nelle frazioni di S. Maria e Villacaccia, in due lotti, provv. agg. al signor Angeli Pietro di Palmanuova, per L. 3675.44 il primo lotto e per L. 2857.45 il secondo.

Municipio di Cortemaggiore — Piacenza — (2 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato in Chiavenna Landi ad uso di quella scuola comunale ed abitazione delle insegnanti, L. 15,775.95. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 900. Ultimazione lavori 4 mesi.

Municipio di Torre Annunziata — Napoli — (3 maggio, ore 14, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per il basamento della via 22 febbraio ed opere accessorie, provvisoriamente aggiudicato al signor Gennaro Vitale di Eduardo, col ribasso del 3 0/0 su lire 60,500. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 800.

Amministrazione Provinciale di Roma — (3 maggio, ore 11, termini abbreviati). — Appalto dei lavori di deviazione della strada Varentana presso la Madonna del Castagno, L. 20,346.84. Consegna lavori 10 mesi. Documenti fino al 29 aprile. Offerte 2 maggio. Dep. provv. L. 1000. Cauzione 1/5. Fatali 14 maggio, ore 12.

Municipio di Frascati — Roma — (4 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di cavi e murature per la costruzione di un serbatoio e distribuzione dell'acqua Algidosia, L. 40,192.49. Dep. provv. L. 800. Consegna lavori 8 mesi. Fatali 24 maggio.

Direzione Genio Militare di Spezia — (4 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricato per la sistemazione degli Uffici della Direzione d'Artiglieria di Spezia, L. 32,000. Consegna lavori giorni 180. Documenti fino al 2 maggio. Dep. provv. L. 3200.

Ufficio Genio Militare di Pesaro (5 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un fabbricato per il Comando nella caserma Cialdini, lire 139,000. Dep. provv. lire 13,900. Ultimazione lavori 360 giorni. Documenti 1° maggio alla Direz. Genio di Ancona.

R. Prefettura di Massa (5 maggio, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 31, compreso tra la stazione ferroviaria di Pontremoli e il valico della Cisa, della complessiva lunghezza di metri 18,770.30, a decorrere dal 1° luglio 1904, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1910, L. 72,882.36 per l'intero sessennio. Dep. provv. L. 700.

Municipio di Montefalcone Valfortore — Benevento — (8 maggio, ore 9). — Appalto dei lavori di sistemazione ed ampliamento del cimitero, per la costruzione della Cappella, ossario, camera mortuaria, e stanza per custode, L. 7700. Dep. provv. L. 385. Cauz. L. 770. Fatali 29 maggio, ore 16.

Sotto-Direzione autonoma Genio Militare di Piacenza (9 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di soffitti nella Caserma ex-Foro Boario di Reggio Emilia, L. 3500. Consegna lavori 80 giorni. Cauz. L. 350. Dep. spese L. 200.

Municipio di Teramo (9 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria detta di Colle Santa Maria dalla Villa di quel Comune a quella di Nepezano, di m. 3346.50, con due strade d'accesso alle Ville Ponzano e Monticelli, una di m. 297 e l'altra di m. 600, lire 41,720.83. Consegna lavori 1911. Fatali 31 maggio, ore 12. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 5000.

R. Prefettura di Napoli (11 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di nuove banchine di riva e relative difese nel porto di Castellammare di Stabia, lire 730,000. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 2 maggio. Dep. provv. L. 30,000. Cauzione decimo. Fatali senza ulteriore avviso 27 maggio.

R. Prefettura di Grosseto (11 maggio, ore 10,30, unico). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di un edificio per le dipendenze rustiche dell'alloggiamento e magazzino idraulico di Grancia a destra del fiume Ombrone nel Comune di Grosseto, L. 5100, più L. 1000 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. lire 400. Spese lire 400. Ultimazione lavori giorni 100. Documenti fino al 2 maggio.

R. Prefettura di Aquila (11 maggio, ore 10, unico). — Appalto della sessennale manutenzione dal 1° luglio p. v. del tronco della stazione ferroviaria di Sassa Tornimparte a quella d'Androdoco della strada nazionale n. 47, per complessive L. 117,147.36, delle quali L. 86,126.82 a base d'asta e L. 31,020.54 a disposizione dell'Amministrazione. Documenti fino al 2 maggio. Dep. provv. L. 3000.

R. Prefettura di Potenza (13 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del quinto tronco della strada provinciale n. 154, compresa nella stazione ferroviaria di Bernalda e innesto con la strada provinciale n. 211, di metri 8290.41, per complessive L. 320,143.59. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 3 maggio. Dep. provv. L. 15,000. Fatali senza ulteriore avviso 28 maggio.

Municipio di Assoro — Catania — (14 maggio, 2° incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un edificio scolastico in Assoro, L. 33,000.

Municipio di Troina (Catania) (16 maggio, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la condotta dell'acqua potabile per L. 235,000.12, oltre le spese imprevisse. Consegna dei lavori giorni 360. Dep. provv. L. 15,000. Cauzione L. 25,000.

Prefettura di Modena (16 maggio, ore 11, secondo ed unico definit. inc. ad off. segr.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale num. 39 Lucca Revere, compreso fra il confine Modenese presso la villa Tramuschio e l'argine destro di Po presso Revere, della lunghezza di m. 13,164, escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1° luglio 1904, 30 giugno 1910, per complessive L. 53,260. Offerte fino al 15 maggio ore 12. Docum. fino al 9 maggio, ore 16. Dep. provv. L. 1000.

Prefettura di Sassari (20 maggio, ore 10, unico definit. inc. e ad off. segr.). — Appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale n. 89, compreso fra il Rio Carrucca alla marina del Palau di m. 15,705 escluse le traverse degli abitati, per 6 anni dal 1° luglio anno 1904 e per complessive L. 49,944. Offerte fino al 19 maggio, ore 12. Docum. fino al 10 maggio. Dep. provv. L. 1710.

Municipio di Colliano (Alessandria) (4 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di parziale ricostruzione di quell'abitato per L. 111,000. Consegna lavori mesi 20. Docum. 30 giorni prima dell'asta. Deposito provvisorio L. 5500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Terni (Perugia) (29 aprile, ore 16, unico inc. e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di kg. 22,000 di acciaio duro in verghe tonde a L. 0,40, L. 11,200. Dep. provv. L. 1120. Consegna 45 giorni.

— 30 aprile, ore 16, unico inc. e ad off. segr.). Appalto della fornitura di kg. 30000 di ferro scelto in verghe a L. 0,40, L. 12,000. Dep. provv. L. 1200. Consegna 60 giorni.

Direzione Artiglieria Fabbrica d'Armi di Brescia (30 aprile, ore 10,30, unico inc. e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di rame e ottone diversi per complessive L. 4790. Dep. provv. L. 480. Consegna 40 giorni.

Officine Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (6 maggio, ore 14, unico e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di kg. 3000 di acciaio dolce in verghe diverso a lire 0,40, lire 1440; kg. 300 di acciaio duro in lamiera a lire 0,50, lire 150; kg. 3800 acciaio duro in verghe a lire 0,40, lire 1520; kg. 3200 di acciaio fuso in verghe a lire 0,80, lire 5760: totale lire 8870. Cauz. lire 887. Consegna giorni 30.

Direzione officine Costruzioni Artiglieria di Genova (10 maggio, ore 12, unico inc. e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di tonn. 150 di coke metallurgico a lire 43, lire 6450. Dep. provvisorio lire 645. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI

	Aprile 16	Aprile 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	448	447
» » Meridionali	723.50	721.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	450	450
» » (2° »)	435	435
» » Secondarie Sarde	266	268
» » Sicule	690	695
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	357	356.60
» » Cuneo 3 0/0	378	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	507	508
» » Meridionali	354	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	308.25	309
» » 2° emiss.	312.50	314
» » Sarde, serie A.	360	360.50
» » serie B.	360	360.50
» » 1879	360	360.50
» » Savona	375	380
» » Secondarie Sarde	512.50	512.50
» » Sicule 4 0/0 oro	517	517
» » Tirreno	512	515
» » Vittorio Emanuele	370.50	370.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 27^a Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	146,474.00	5,834.00	39,560.00	144,995.00	50.00	336,913.00	618.00	545.00
1903	143,035.00	5,012.00	31,181.00	141,552.00	945.00	321,725.00	618.00	521.00
Differenze nel 1904	+ 3,439.00	+ 822.00	+ 8,379.00	+ 3,443.00	— 895.00	+ 15,188.00	»	+ 24.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MARZO 1904.								
1903-904	2,902,954.00	71,805.00	640,215.00	3,899,211.00	40,067.00	7,554,252.00	618.00	12,224.00
1902-903	2,799,537.00	73,120.00	594,621.00	3,850,242.00	42,701.00	7,360,221.00	618.00	11,910.00
Differenze nel 1903-904	+ 103,417.00	— 1,315.00	+ 45,594.00	+ 48,969.00	— 2,034.00	+ 194,031.00	»	+ 314.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	48,444.00	1,260.00	22,530.00	26,552.00	50.00	98,836.00	482.00	205.00
1903	47,208.00	1,163.00	14,335.00	26,123.00	142.00	88,971.00	482.00	185.00
Differenze nel 1904	+ 1,236.00	+ 97.00	+ 8,195.00	+ 429.00	— 92.00	+ 9,865.00	»	+ 20.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MARZO 1904.								
1903-904	1,106,504.00	26,144.00	341,479.00	758,085.00	11,356.00	2,243,568.00	482.00	4,655.00
1902-903	1,016,912.00	22,035.00	298,865.00	685,850.00	10,008.00	2,033,670.00	482.00	4,219.00
Differenze nel 1903-904	+ 89,592.00	+ 4,109.00	+ 42,614.00	+ 72,235.00	+ 1,348.00	+ 209,898.00	»	+ 436.00

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	5,009.00	231.00	8,419.00	8,489.00	»	12,148.00	23.00	528.00
1903	5,242.00	268.00	1,142.00	2,878.00	»	9,580.00	23.00	414.00
Differenze nel 1904	— 233.00	— 37.00	+ 2,277.00	+ 611.00	»	+ 2,618.00	»	+ 114.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MARZO 1904.								
1903-904	134,927.00	5,939.00	51,996.00	89,154.00	31.00	282,047.00	23.00	12,263.00
1902-903	126,841.00	5,144.00	22,461.00	82,148.00	31.00	246,625.00	23.00	10,722.00
Differenze nel 1903-904	+ 8,086.00	+ 795.00	+ 29,535.00	+ 7,006.00	»	+ 35,422.00	»	+ 1,741.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale Lire 260 milioni interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

Si porta a notizia dei signori Azionisti che, a forma dell'articolo 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno **19 maggio** prossimo, a mezzodì, a Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca), in via Pinti, N. 93, l'ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI.

Ordine del Giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione e Relazione dei Sindaci.

Bilancio consuntivo dell'anno 1903, preventivo del 1904 e deliberazioni relative.

Approvazione della convenzione stipulata il dì 21 dicembre 1903 col Governo per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Lecce a Francavilla con diramazione Noroli-Nardò.

Deliberazioni circa la proroga fino a tutto il corrente anno del termine utile per il R. Governo agli effetti del diffidamento previsto dall'articolo 243 della legge 20 novembre 1859, n. 3754, in relazione alla facoltà di riscatto di cui all'articolo 8 del vigente Contratto di esercizio.

Nomina di Consiglieri d'Amministrazione.

Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle Azioni, prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 30 aprile al giorno 9 maggio 1904, a: Firenze, alla Banca d'Italia ed alla Sede della Società (Servizio Finanza e Titoli) — Napoli, Torino, Livorno, Roma, Padova, Pisa, Savona, Porto Maurizio, alla Banca d'Italia — Genova, alla Cassa Generale e alla Banca d'Italia — Milano, alla Banca d'Italia e al Banco Zaccaria Pisa — Bologna, alla Cassa della Società (Stazione ferroviaria) — Parigi, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi — Berlino, presso la Deutsche Bank e presso i sigg. R. Warschauer e C. — Francoforte s/M, presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino — Londra, presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited — Vienna, presso l'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria — Trieste, presso la filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Firenze, li 16 aprile 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del Regno del dì 14 aprile 1904, n. 88, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN GENOVA — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 » 1° semestre	2999	248	384	448	162	840	8	361	38	—	2	72	60	—	—	18	216	30	68	8	16	8	12



INGHIOSTRI OLEOSI
per Telegrafo
E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI
Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (trefonde) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.**UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					OSSERVAZIONI.				
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)			1a classe	2a classe	validità	
	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	1a classe	2a classe	validità	1a classe	2a classe	validità				
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni				
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119	30 giorni				
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154	30 giorni				
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni				
<i>Via Genova</i>														
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—				
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—				
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—				
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—				
<i>Via Bologna</i>														
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149	102 35	—	—	—	—	—	—				
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—				
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—				
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157	—	—	6 mesi	—	—	—				

ANDATA					Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.					RITORNO				
STAZIONI					1a e 2a classe	1a, 2a, 3a classe	1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a, 2a e 3a classe	STAZIONI				
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)					9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	(***)	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.				
Douvres (ora Eur. occ.) Arr.					11 05 a.	12 30 p.	1 — p.	2 20 p.	11 — p.	Roma				
Calais (Buffet) Arr.					12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 20 a.	Firenze				
Maritime (ora francese) Par.					(F) W.R. 1 15 p.	Déjeuner 1 30 p.	3 — p.	1 50 a.	1 — a.	Brindisi				
Calais-Ville (Buffet) Par.					1 15 p.	1 30 p.	3 06 p.	1 56 a.	2 29 a.	Ancona				
Boulogne-Tintel. Arr.					—	—	—	—	—	Bologna				
Folkestone Par.					—	—	—	—	—	Alessandria				
Boulogne (Buffet) Arr.					—	—	—	—	—	Torino				
Central Par.					—	—	—	—	—	Brindisi				
Amiens (Buffet) Par.					—	—	—	—	—	Napoli				
Paris-Nord. Par.					—	—	—	—	—	Roma				
Paris-PLM (Buff.) Par.					—	—	—	—	—	Livorno				
Dijon					—	—	—	—	—	Firenze				
Evian					—	—	—	—	—	Pisa				
Genève					—	—	—	—	—	San Remo				
Chamonix					—	—	—	—	—	Genova				
Aix-les-Bains					—	—	—	—	—	Torino				
Chambéry					—	—	—	—	—	Venezia				
Modane					—	—	—	—	—	Milano				
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Arr.					—	—	—	—	—	Novara				
Torino					—	—	—	—	—	Macerata				
Novara					—	—	—	—	—	Torino				
Milano					—	—	—	—	—	Torino				
Venezia					—	—	—	—	—	Torino				
Torino					—	—	—	—	—	Torino				
Genova					—	—	—	—	—	Torino				
San Remo					—	—	—	—	—	Torino				
Pisa					—	—	—	—	—	Torino				
Firenze					—	—	—	—	—	Torino				
Livorno					—	—	—	—	—	Torino				
Roma					—	—	—	—	—	Torino				
Napoli					—	—	—	—	—	Torino				
Brindisi					—	—	—	—	—	Torino				

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1a e 2a classe di servizio internazionale la Parigi per l'Inghilterra. — W.B. Vazon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lyon alle 10.25 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1a e 2a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lyon alle 8.50 p. prende in 2a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (D) Servizio viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Torino a Macon e solo 1a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1a, 2a e 3a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1a classe da Parigi a Calais e di 1a e 2a classe da Lyon (via Ambria) a Calais. — (N) Solo 1a e 2a classe da Parigi a Macon e 1a, 2a e 3a classe da Macon a Torino. — (****) **Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.**

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

**Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.**

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

**Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairet Huguet.**

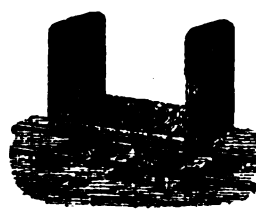
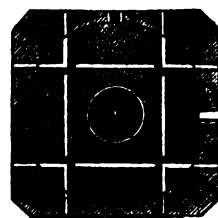
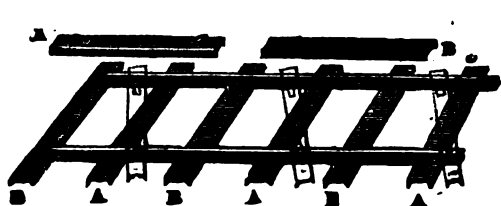
Trasporti di forza motrice a distanza.

illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

**Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.**

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sogg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix:
0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la
Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — Strade Ferrate
con quattordici tavole in nero ed a colori

**Vol. II. — Strade Ordinarie
Vie acque-Telegrafia-Aerostatica
ed Arconautica**

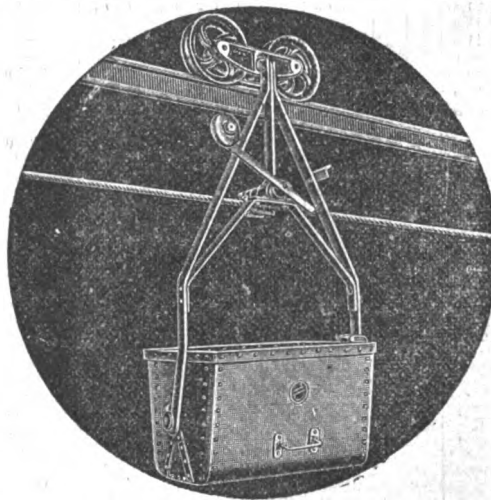
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano.

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

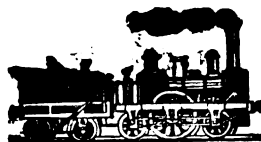
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Totale
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato	centesimi 50		
» arretrato	» 60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — Il progetto di legge del Governo sulla sorveglianza, sindacato e contabilità delle ferrovie. — Il problema ferroviario di Genova. — Assemblee di Società ferroviarie (Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane - Cont). — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

IL PROGETTO DI LEGGE DEL GOVERNO SULLA SORVEGLIANZA, SINDACATO E CONTABILITÀ DELLE FERROVIE

Nella grande discussione che ebbe luogo alla Camera nel maggio dello scorso anno sul problema ferroviario, l'onorevole Rubini, in un suo discorso notevolissimo, fra le altre cose buone e giuste, ebbe ad esporre l'idea che l'azione di sorveglianza e di controllo del Governo sulle Società esercenti delle ferrovie, poteva convenientemente essere ridotta e semplificata, ed aggiunse di aver sostenuta quella stessa idea in seno alla Commissione Reale dell'ordinamento delle ferrovie, ma essersi trovato nella minoranza.

E difatti nella sua Relazione generale l'on. Saporito espone il parere della maggioranza della Commissione, la quale credette che fosse necessario di allargare e rinforzare la sorveglianza ed il controllo del Governo sulle Società esercenti. Ma, con lodevole sincerità, l'on. Saporito fa notare che questo aumento e rinforzo porta necessariamente un aumento di spesa.

Ora, l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, senza punto accennare agli studi e alle proposte della Commissione Reale, ne sposa però il concetto, e propone una legge che ha per scopo di aumentare la vigilanza e il sindacato del Governo sulle ferrovie, e prescrive delle norme per la contabilità ferroviaria. Ma egli tace sulla spesa, e lascia così supporre che tutti questi vincoli che si vogliono imporre alle Società ferroviarie, tutti questi aumenti di vigilanza e di controllo, si possano ottenere gratuitamente.

Ma oltre all'aumento della spesa, vi è ancora un'altra cosa che si dissimula e si nasconde con gran cura, ma che i fatti non mancheranno di mettere in evidenza, e quest'è che a misura che si aumenta l'ingerenza e la sorveglianza del Governo nelle cose ferroviarie, diminuisce la responsabilità delle Società verso gli azionisti e verso il pubblico.

La forza delle cose è assai più potente di ogni dichiarazione, ed anche di ogni articolo di legge, e ogni aumento della intromissione del Governo porta fatalmente

una diminuzione di responsabilità delle Società ferroviarie, e il pubblico paga di più per essere peggio servito.

Ma intanto bisogna notare che la Commissione Reale, la quale aveva deliberato di proporre al Governo di rinnovare delle Convenzioni di esercizio per le tre grandi Reti, logicamente si atteneva al caso pratico, e proponeva di aumentare i diritti e le incombenze del R. Ispettorato sulle future Società esercenti delle tre grandi Reti in base a nuovi contratti da essa suggeriti. Ed anche l'on. Rubini, nel suo discorso domandando semplificazioni, alludeva sempre all'attuale funzionamento dell'Ispettorato Regio.

Invece l'on. Ministro, nel suo progetto di legge che ora presenta, fa completamente astrazione del problema ferroviario che oggi si ribatte, e del Regio Ispettorato che oggi esiste, e vuole legiferare in modo teorico, e per un paese ideale, nel quale possono esistere delle Convenzioni ferroviarie di ogni maniera, ma soggette al vincolo del riscatto, e fissa delle norme generali per la sorveglianza ed il sindacato del Governo, e per il sistema di contabilità uniforme che devono usare le Società ferroviarie.

Così tanto nel caso che il Governo per le tre grandi Reti rinnovi delle Convenzioni di esercizio, come nel caso che esso si decida a stabilire l'esercizio di Stato, la legge proposta non avrebbe quasi alcuna applicazione.

Quale utilità pratica, quale opportunità può adunque avere questa legge proposta dal Ministero? Vi ha forse chi creda probabile che il Governo italiano faccia oggi delle nuove concessioni ferroviarie garantendo alla Società concessionaria un minimo di prodotto netto, ovvero garantendo un minimo di interesse sul capitale speso nella costruzione, ovvero stabilendo la partecipazione dello Stato agli utili netti dell'esercizio? O vi ha forse chi creda che sia necessario ed urgente di far modificare il sistema di contabilità che hanno le piccole Società concessionarie per un prossimo eventuale riscatto?

Ma, comunque, veniamo ad esaminare brevemente il progetto.

Nei miei anni giovanili ho sentito tanto a criticare i « Governi paterni », ed ho sentito tanto a vantare i miracoli della libera iniziativa privata, che non avrei mai creduto di dover assistere io stesso al ritorno delle vecchie

idee. Eppure è così; i nostri uomini politici, credendo di fare un gran progresso, ritornano all'antico, e si lasciano sedurre dal concetto che il Governo debba essere il mentore ed il tutore di tutti i cittadini, i quali hanno bisogno di essere guidati per mano per non inciampare nei sassi della via.

La nuova legge vuole che la tutela del Governo cominci dal principio della costruzione e si estenda all'esercizio, e la cosa è tutt'altro che nuova, poichè la legge del 1865 dice sottosopra lo stesso, e si comprende che la cosa in massima sia giusta, poichè si tratta della sicurezza del pubblico, e il Governo ha l'obbligo di far ciò che i singoli cittadini non possono fare direttamente.

Ma quando si legge l'art. 6 della nuova legge, il quale prescrive che il Ministero dei Lavori Pubblici dovrà obbligare le Società concessionarie a fare tutti quei lavori e ad acquistare tutto quel materiale mobile che sarà richiesto dall'aumento del traffico, non si può non pensare con pena che è lo stesso Ministero dei Lavori Pubblici che ha dato il più deplorabile esempio di trascuratezza quando esercitava esso direttamente le antiche Reti Alta Italia e Romana, in modo che poi nel 1885, per poter fare le Convenzioni, si dovettero spendere delle somme ingenti; e poi è lo stesso Ministero che dal 1885 ad oggi andò sempre cercando tutte le scappatoie per evitare lavori ed evitare acquisti di materiale rotabile, non ostante l'obbligo contrattuale da esso assunto, non ostante il continuo aumento del traffico, e non ostante i più vivi reclami del pubblico.

E produce un senso di vera meraviglia la lettura dell'art. 17, il quale ha la pretesa di dare le regole per stabilire il capitale delle costruzioni ferroviarie, pensando che il Governo italiano non è mai riuscito a sapere il costo preciso delle ferrovie da esso costruite direttamente. Mai il Governo italiano ha saputo calcolare gli interessi dei capitali durante la costruzione, mai ha saputo tener conto delle sue spese generali, e ultimamente ha commesso l'errore e l'irregolarità di caricare le spese di completamento delle linee nuove e le spese degli innesti delle linee nuove con le ferrovie in esercizio, ai fondi speciali delle tre grandi Reti.

Ma, se si vuole, ammettiamo pure che il Governo italiano debba fissare in modo generale la contabilità con una legge. Ma la nuova legge contiene errori di concetto, incertezze lacune e disposizioni di equità ben dubbia.

Infatti l'autore del progetto parte dal concetto che la contabilità delle Società ferroviarie debba avere per scopo di facilitare la vigilanza del Governo, e vuole che sia predisposta per facilitare l'eventuale riscatto, mentre invece il Codice di commercio vuole che la tenuta dei conti delle Società anonime abbia per scopo di tutelare gli interessi degli azionisti. Non dico che non si possano conciliare i due diversi interessi, ma il Governo non può dimenticare che esiste un Codice di commercio, e che esistono interessi di terzi.

Gli articoli 17 e 18 danno le prescrizioni per stabilire il « Conto capitale », e vietano che sieno portate a questo Conto le spese occorse per procurare il capitale necessario alle costruzioni. Capisco che in questo genere di operazioni finanziarie possono avvenire degli abusi, ma se si tratta di spese effettivamente fatte, evidentemente per gli azionisti sono spese in Conto capitale. E se il Governo, per suo comodo può pretendere che sieno tenute in evidenza, non può vietare che sieno portate al Conto al quale appartengono, e in ogni caso, vietando di portarle al Conto capitale, dovrebbe almeno indicare a quale altro Conto debbano essere imputate.

In modo analogo si devono considerare le spese di fondazione della Società, le spese per i primi approvvigionamenti, le spese per l'organizzazione dell'esercizio. Secondo le buone regole, le spese di esercizio non devono cominciare che col giorno in cui la ferrovia viene aperta al pubblico, e tutte le spese precedenti non devono essere considerate come spese di esercizio. D'altra parte, queste spese sono indispensabili, e se non si devono portare al Conto

capitale, se non si devono portare al Conto esercizio, esse costituiranno necessariamente un debito della Società, e bisogna pur dire come esso debba essere contabilizzato, e in qual modo essa debba essere pagato.

Viene poi la questione gravissima del materiale mobile e del materiale di esercizio, e anche questa spesa, secondo il progetto, non deve essere portata al Conto « capitale », perchè pare che l'autore del progetto abbia la vaga idea che per esse debba essere stabilito un conto a parte. Ma poichè siamo nel regno delle ipotesi e delle opinioni personali, dirò che, a mio giudizio, la spesa del materiale mobile e del materiale di esercizio deve far parte del Conto capitale, poichè senza di essa diventa inutile tutta la spesa dell'impianto ferroviario. Sta bene che debba essere tenuta in evidenza e governata con norme speciali, ma deve formare un « sotto-conto » del Conto generale « capitale ». Ma, comunque, trattandosi di un argomento così grave, non basta il dire che la spesa deve essere esclusa del Conto capitale: bisogna andare a fondo, e fissare delle norme complete.

Dovrò tornare su questo importante argomento, e tralascio; ma prima di finire di parlare del capitale non posso non rilevare la stranezza dell'ultimo capoverso dell'articolo 17, il quale stabilisce che quando avvenga che un secondo concessionario rilevi dal primo la concessione di una ferrovia, il Conto capitale non possa essere superiore al prezzo di acquisto, e questo è inferiore al valore che figurava nei conti del primo concessionario; e se invece è superiore, dovrà essere ridotto al prezzo che figurava prima della vendita.

Che il Governo debba pretendere che non sia danneggiato il suo eventuale diritto di riscatto, è cosa giustissima; e può raggiungere questo scopo in mille modi plausibili, ma non si comprende come voglia obbligare il secondo concessionario a portare al Conto capitale una somma minore della vera, contro il disposto del Codice di commercio.

**

Ed ora passiamo ad esaminare le prescrizioni che riguardano l'esercizio.

Il Governo pretende di dare minute regole di contabilità a tutte le Società concessionarie, e, per esempio, prescrive che nel bilancio passivo debbano figurare le spese di « amministrazione », cosa che è sempre stata fatta indistintamente da tutte le Società.

A parte ciò, noi abbiamo veduto che il progetto di legge vieta di portare al Conto capitale le spese di fondazione e in generale tutte le spese fatte prima dell'apertura dell'esercizio, e che non riguardano direttamente la costruzione delle linee. Ciò vuol dire che queste spese, che sono sempre considerevoli, costituiscono un debito della Società, il quale, secondo le buone regole in uso, viene ripartito e ammortizzato in parecchi esercizi.

Ma l'art. 19, che enumera tutte le spese che devono figurare al passivo del bilancio dell'esercizio, non nomina affatto queste spese, ed io mi domando se si tratti di una dimenticanza materiale, o di un indovinello che si propone alla perspicacia dei lettori.

Il capoverso d) del precitato articolo 19 prescrive di portare fra le spese annuali di esercizio le varie imposte, « esclusa quella di ricchezza mobile », ed io mi domando se escludendo questa imposta dalle spese di esercizio, si possa evitare di pagarla; o, se si è obbligati a pagarla, qual raffinamento burocratico possa consigliare a non metterla in evidenza fra le spese di esercizio.

Il capoverso e) ci fa presentare che le Società ferroviarie devono formare due fondi di riserva, l'uno per il rinnovamento dell'armamento, e l'altro per il rinnovamento del materiale mobile, e che ogni anno nelle spese di esercizio devono figurare le quote necessarie per alimentarli. Viene poi l'art. 26, il quale, in un modo molto sommario, ci fa sapere che gli atti di concessione stabiliranno caso per caso la percentuale del prodotto lordo che deve andare ogni anno ad alimentare questi fondi.

Comincio col premettere che la legge a questo riguardo contiene una novità, e cioè prescrive che le quote annuali debbano essere investite in fondi pubblici, ed io mi domando a chi dovrà essere addebitata la differenza, nel caso che i fondi pubblici subissero un ribasso.

Ma qui nascono parecchie questioni della più alta importanza, che è necessario di esaminare ponderatamente.

In primo luogo osservo che l'art. 17, che parla del capitale, dopo aver detto che esso è costituito dalle spese di impianto delle linee e dai lavori che possono occorrere « fino al collaudo definitivo », aggiunge poi che devono anche essere addebitati a quel conto le spese per lavori di completamento, quando abbiano determinato un aumento od un miglioramento del patrimonio. E l'art. 6 dice che il Ministero dei Lavori Pubblici esigerà che le Società eseguiscano tutti quei lavori di completamento che saranno richiesti dallo sviluppo del traffico.

Tutto ciò pare che voglia dire che il Conto capitale debba rimanere costantemente aperto per tutta la durata della concessione, e che man mano debba essere aumentato delle spese che si fanno per completamento.

Se così è, come si può stabilire *a priori*, e in principio della concessione, la quota annuale di ammortamento di un capitale che può aumentare in modo indefinito? E se non è così, come può il Governo obbligare la Società concessionaria a fare delle spese in Conto capitale, che non possono essere ammortizzate nel periodo della concessione?

Forse è mia la colpa di non aver capito, quantunque abbia letto e riletto il progetto di legge con tutta attenzione, ma certamente vi è in esso tanta incertezza di concetto, che equivoci e dissidii saranno inevitabili e continui.

E ancora più grave è la questione del materiale mobile. Come si è visto, la legge non vuole che il materiale mobile sia portato al Conto capitale. Sarà adunque un capitale *sui generis* che sta da sè, e l'art. 26 dice che gli atti di concessione stabiliranno *a priori* un fondo di riserva per rinnovamento di questo materiale.

Ciò vuol dire che quando questo materiale diventerà logoro per il lungo uso, vi saranno i fondi necessari per rinnovarlo.

Ma si può credere con ciò di aver risolta tutta la questione?

Non è possibile l'ammettere che il materiale mobile che si provvede prima dell'apertura dell'esercizio possa bastare a tutte le esigenze del traffico per tutta la durata della concessione. Se si verificano aumenti di traffico, diventa necessario un aumento di materiale mobile, e ciò si è anche riconosciuto dalla stessa legge, che all'art. 6 dà facoltà al Ministero dei Lavori Pubblici di pretendere che le Società concessionarie aumentino il materiale mobile in proporzione dello sviluppo del traffico.

Dunque, anche il conto del materiale mobile deve restare aperto per tutta la durata della concessione per poter essere aumentato ogni qualvolta si sarà obbligati di provvedere nuovo materiale. E dove si devono prendere i capitali per fare queste nuove provviste? E non sarà forse necessario di stabilire un nuovo fondo di rinnovamento per questo nuovo materiale?

Si noti bene che io mi limito ad accennare soltanto alla questione senza approfondirla, perchè mi manca lo spazio, e tralascio di considerare i miglioramenti che spesso si rendono necessari per le esigenze del pubblico, tralascio di parlare del deprezzamento, dei disastri, delle conseguenze che possono venire da ribassi di tariffe, dai commerci nuovi che possono nascere, ecc.

* *

Non saprei indovinare quale sarà l'accoglienza che farà il Parlamento a questo progetto di legge; a me pare impossibile che possa essere portato alla discussione senza profonde modificazioni, ma la sola cosa logica sarebbe il metterlo da parte.

Pare impossibile che non si comprenda che queste leggi di ingerenza e di tutela esagerata, sono come un coltello

a due tagli, che se ferisce le Società ferroviarie, ferisce anche la mano che lo adopera.

Il vero progresso consiste nell'aumentare la responsabilità delle Società ferroviarie verso il pubblico, e con questo aumento il Governo non solo ottiene semplificazioni ed economie, ma soddisfa nel miglior modo possibile a tutte le esigenze del pubblico.

Invece, volendo far entrare la tutela del Governo in tutte le azioni delle Società ferroviarie, diminuisce la responsabilità delle Società e vi subentra quella del Governo.

So bene che il Governo troverà sempre il mezzo, o buono o cattivo, per esonerarsi da questa responsabilità, che a buon diritto gli competerebbe; ma in questo caso sarà il pubblico che ne soffrirà, e che avrà ben diritto di lagnarsi e di protestare.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

Il problema ferroviario di Genova

La Commissione che la Giunta municipale di Genova nominò in sua seduta 29 aprile 1903 ha presentata la sua Relazione.

Essa ebbe il compito di studiare e riferire circa la convenienza di una nuova linea direttissima Genova-Rigorous-Tortona che servisse da grande arteria attraverso l'Appennino per condurre più sollecitamente i viaggiatori e portare con minor dispendio le merci, risolvendo così uno dei più gravi problemi dai quali dipende l'avvenire del nostro porto e lo sviluppo del nostro commercio.

La Commissione era composta dei signori: Torquato Taramelli, professore di geologia alla R. Università di Pavia, ing. colonnello Edoardo Locher di Zurigo, direttore dei lavori al traforo del Sempione, e ing. Luigi Capello, che diresse l'esecuzione della grande galleria di Ronco sulla succursale dei Giovi.

La Relazione si inizia con una descrizione generale della « direttissima », la quale, come è noto, seguirebbe il tracciato Genova P. P.-Rigorous-Tortona, con un allacciamento presso Serravalle alla ferrovia esistente. La lunghezza fra Genova P. P. e Tortona sarebbe di km. 56,673, la quota culminante si eleverebbe a m. 235.

Vi sarebbero due gallerie: una, detta del Diamante, di m. 5100, e un altro grande tunnel di valico della Valle Secca a Rigorous in Valle di Scrivia, della lunghezza di m. 19,564. Lo sviluppo complessivo delle gallerie riuscirebbe quindi di m. 24,900, e la pendenza massima sarebbe limitata all'8 per mille.

Dopo una minuta descrizione geologica della regione attraversata dalla direttissima, la Relazione passa ad esporre alcune considerazioni generali sulla costruzione della grande galleria di Rigorous, opera colossale che presenta indubbiamente gravi difficoltà, ma, a detta dei Relatori, non tali da eccedere la potenza dei mezzi che l'arte ha finora impiegato nell'aprire le grandi gallerie.

Segue quindi il programma di lavoro per l'avanzata, la costruzione dei pozzi, gli allargamenti e rivestimenti della grande galleria, il costo della quale è preventivato dalla Commissione nella cifra tonda di 80 milioni per tutti i lavori, i quali si potranno presumibilmente compiere nel periodo di 5 anni.

La Relazione si preoccupa soprattutto di stabilire un confronto con l'altro progetto di linea Genova-Voltaggio-Gavi-Novi, e insiste sopra l'indiscutibile superiorità del progetto della direttissima.

Quanto al costo totale da questa linea viene preventivato nella somma complessiva di lire 110,700,005, mentre la costruzione della linea Genova-Voltaggio Gavi-Novi importerebbe, secondo calcoli approssimativi, una somma superiore a 153 milioni.

Dopo aver accennato alla possibilità di alcune varianti nel tracciato definitivo, la Relazione così conclude:

« E' fuori dubbio che, qualunque sia per essere il trac-

Se i prodotti raggiunsero una cifra così elevata, ciò è dovuto in buona parte a trasporti veramente eccezionali, che forse non si potranno verificare nei futuri esercizi, come, ad esempio, i trasporti militari, quelli delle ghiaie, e ad un forte contingente di trasporti agricoli, i quali, come è noto, sono soggetti a svariate vicende che è difficile il prevedere.

Le spese di esercizio, comprese quelle della Ferrara-Copparo, ammontarono nel 1903 a L. 2,761,458.56.

Deducendosi le spese afferenti all'apertura ed esercizio della nuova linea, che furono di L. 22,476.59, risulta una maggiore spesa di L. 103,884.01 in confronto dell'anno precedente.

Tale maggiore spesa rappresenta solo il 29 0/0 del maggiore prodotto.

Complessivamente poi il rapporto fra spese e prodotti, che nel decorso anno 1902 fu del 70 0/0 e negli anni precedenti maggiore del 70 0/0, nell'anno 1903 si ridusse al 66 0/0, cifra che è inverosimile assai confortante.

Ci corre poi l'obbligo, al quale adempiamo con grato animo, di esternare ai nostri due egregi direttori (e precisamente all'ing. comm. Monterumici, direttore delle costruzioni, ed all'ing. cav. uff. Galluzzi, direttore dell'esercizio) la nostra riconoscenza per la solerzia intelligente ed attività indefessa da loro poste al servizio della nostra Società.

Passiamo ora all'illustrazione delle voci del bilancio, esponendo per taluna di esse gli opportuni raffronti col bilancio precedente.

Tariffe e servizi diversi. — Anche nell'esercizio 1903 sono state concesse tutte le possibili riduzioni per i trasporti tanto di viaggiatori che di merci, e devonsi in parte a questi provvedimenti l'incremento elevato dei nostri prodotti.

Sulla nuova linea Ferrara-Copparo abbiamo di nostra iniziativa adottato tariffe normali per i viaggiatori assai ridotte, applicando i concetti a cui si ispira la legge per i servizi economici estesa sulle ferrovie dello Stato. Ma mentre, per gli effetti di questa legge, la tassa erariale viene ridotta dal 13 al 2 1/2, con notevole vantaggio del pubblico, tali benefici non possono essere estesi sulle ferrovie affidate all'industria privata.

Confidiamo che una provvida disposizione legislativa ponga presto fine a questa ingiustificata sperequazione.

Col 1° ottobre 1903 abbiamo ottenuto l'accesso delle linee Cervignano-Portogruaro e Cervignano-Udine-Cividale alla Unione delle Ferrovie Germaniche (Verein Deutscher Eisenbahnen Verwaltungen) per il servizio dei viaggi combinabili da e per l'estero.

Considerata l'importanza della nostra linea dal punto di vista del transito, la nostra partecipazione a detto servizio porterà notevoli vantaggi, i quali già si segnalano fino dal primo inizio.

Attivo.

Rendita italiana e depositi in contanti. — Non esistono significanti variazioni su questi due titoli di bilancio.

Cassa. — La Cassa presenta un saldo pressochè eguale a quello dell'anno scorso. In quello del 1902 però vi contribuivano saldi di conti disponibili che erano a ritenersi come cassa contante. Quest'anno tali conti (data la loro importanza raggiunta a seguito degli incassi per aumento del capitale) figurano in voce speciale, di cui vi parleremo più innanzi.

Titoli industriali e interessenze varie. — Vendemmo dieci azioni Banca Pordenone con vantaggio. Ebbimo estratte 83 azioni Guidovie Centrali Venete. Ci furono rimborsate altre L. 400 di capitale sulle azioni della Fondiaria Milanese da noi possedute.

Delle obbligazioni acquistate per impiego, 2 riuscirono estratte, 204 le annullammo per cancellare l'ipoteca gravante sulle nostre Case di Venezia, delle quali una parte fu venduta alla Società per le Case sane ed economiche, 55 le vendemmo, approfittando del mercato favorevole, e 35 le girammo ad aumento dei titoli del fondo deperi-

mento materiale mobile. All'incontro assumemmo 3000 azioni della nuova Società per la ferrovia Alessandria-Ovada del valore nominale di L. 250, con 310 versati.

Titoli del fondo deperimento materiale mobile. — Come sopra è detto, questo fondo è aumentato per 35 obbligazioni girate da quelle da noi possedute per impiego, tenuto conto di una resasi sorteggiata.

Costruzioni diverse e materiale da lavoro. — Questa voce rappresenta la spesa a 31 dicembre 1903 per la costruzione della ferrovia Ferrara-Copparo, spesa non definitiva, per quanto la linea sia in esercizio dal 29 settembre decorso. Come prevedevamo l'anno scorso per il Porto di Lido (che chiudemmo col bilancio 1902 per ragioni di competenza), si sono verificati degli incassi, che diminuiti di alcune spese pure verificatesi, sono passati al conto profitti e perdite dell'esercizio testè chiuso.

Ferrovie e tramvie. — Nessuna novità da segnalare su questa voce di bilancio, e la diminuzione dell'importo di essa dipende dai deperimenti, dei quali è dover nostro tenere conto.

Materiale mobile. — Anche per questa voce di bilancio abbiamo tenuto conto del naturale deperimento. Sono entrati a far parte della voce stessa i 9 veicoli dei quali vi facemmo parola l'anno scorso, nonché diversi carri costruiti dalla nostra officina di Vicenza.

Dobbiamo dirvi anche quest'anno che, per recente ordinazione di 35 carri e di 13 vetture, abbiamo pagato un terzo del loro importo e la spesa completa figurerà nel bilancio dell'anno in corso.

Beni stabili e terreni. — La diminuzione di questa voce di bilancio deriva dalla vendita di parte dei nostri stabili a Venezia, di cui già abbiamo fatto cenno; dalla vendita di terreni qui, a Napoli ed a Pasiano. In confronto abbiamo un aumento nelle Case Esquilino, per avere acquistato la quantità di acqua Marcia necessaria al servizio delle case stesse; per ampliamento del nostro stabile dell'Osservatorio qui in Padova, e per impostazione a bilancio dei terreni a Ferrara.

Binari industriali. — La lieve diminuzione dal 1902 è conseguenza degli apportati svalutamenti al materiale dei binari.

Oggetti d'inventario. — Dopo tenuto conto del naturale deperimento, questa voce è aumentata degli oggetti di magazzino della cessata costruzione del canale di Burana, passati al magazzino della nostra Direzione tecnica.

Gestioni nostre industriali. — La rilevante differenza in meno del nostro credito dipende da realizzazioni fatti dalle nostre officine ex-Rochetti, S. Elena, in liquidazione, e soprattutto dalla eliminazione da questa voce delle nostre fornaci di Pasiano, per le quali, non essendo ancora liquidati i rapporti di cessione, il credito nostro residuo è di ragione passato ad altra voce di bilancio.

Spese d'iniziativa affari. — L'aumento di tali spese al confronto del 1902, è dovuto principalmente agli studi della ferrovia Alessandria-Ovada, della ferrovia Thiene-Rochette-Asiago, della ferrovia Cividale-Santa Lucia e della ferrovia Poggio Rusco-Verona, nonché a studi per assunzione dell'esercizio di nuove linee ferroviarie. Per accordi intervenuti con le Amministrazioni committenti, tali spese ci saranno rimesse, o si comprenderanno negli affari che si conchiudessero.

D'altra parte, abbiamo portato a perdite spese d'iniziativa affari ritenute da abbandonarsi.

Spese ripartibili. — Continua la diminuzione col fondo di rispetto ad esse assegnato e la forte diminuzione stessa sta in relazione all'eccezionale numero di nostre obbligazioni estratte in dicembre 1903, rimborsabili dal 1° gennaio del corrente anno.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Gli Ispettori Superiori nel personale delle Strade Ferrate, signori comm. Vincenzo Longhi e comm. Icilio Calvori, sono stati nominati Vice-Ispettori Generali delle Strade Ferrate. Le nomine hanno incontrato il generale compiacimento.

La nomina dell'Ispettore Generale delle Strade Ferrate non sarà fatta, intendendo il Ministro tenere sotto la sua direzione questo ramo dell'Amministrazione, che in questi momenti assume particolare importanza.

L'orario estivo delle ferrovie affluenti ai laghi e delle corse sui laghi.

Nei giorni scorsi si tenne a Milano la conferenza annuale per concordare l'orario estivo delle linee affluenti ai laghi e delle corse dei battelli sui laghi stessi.

A questa conferenza sono intervenuti i rappresentanti delle seguenti Amministrazioni: R. Ispettorato Generale; R. Poste Italiane; Poste Federali Svizzere; Ferrovie Mediterraneo, Adriatico, Nord Milano, Valle Seriana e Sondrio-Tirano; Laghi Maggiore, Como e Lugano.

Intervennero pure, dietro invito del R. Ispettorato, a questa conferenza, gli onorevoli deputati Bergamasco, Bonacossa, Gavazzi e Lucchini Angelo, nonché i rappresentanti della Deputazione provinciale e della Camera di Commercio di Como, per esporre i desiderata delle popolazioni da essi rappresentate.

Si chiuse la conferenza essendosi convenuto di proporre la data del 15 giugno per l'attivazione del nuovo orario.

><

Per la ferrovia Cuneo-Nizza.

Il Ministro Delcassé ha annunciato al Presidente del Consiglio, on. Giolitti, e al Ministro degli Esteri, on. Tittoni, che per parte del Governo Francese fu esaurito tutto quanto ha attinenza alla convenzione per la costruzione della linea ferroviaria Cuneo-Nizza.

Le ferrovie Varesine e le Valtellinesi.

Quando vennero costruite dalla Mediterranea le ferrovie elettriche Varesine e dall'Adriatica le Valtellinesi, fu fatta una Convenzione fra il Governo e le Società, colla quale veniva stabilito che, se il tentativo riusciva, il Governo avrebbe pagato tutte le spese d'impianto, altrimenti sarebbero state a carico delle Società.

Secondo ci telefonano da Roma, davanti al Comitato Superiore delle Strade Ferrate, la Commissione, composta dei comm. Crosa, Rota e De Casa, dopo esaminate le linee Varesine, fece la sua Relazione, ed il Comitato ha approvato che le spese d'impianto debbono essere a carico dello Stato.

><

Servizio ferroviario dei Castelli Romani.

Come è noto, il Ministero dei Lavori Pubblici, nel duplice intento di migliorare il servizio ferroviario dei Castelli Romani in modo da rendere più facili e meno costose le comunicazioni fra quei paesi e la Capitale, e di alleggerire l'attuale servizio dei treni nella stazione di Termini, la quale già da molto tempo è insufficiente alle esigenze dell'importante traffico che in essa si sviluppa, ha aderito ad una proposta fattagli dalla Società delle Ferrovie Secondarie Romane di concordare, mediante una

nuova convenzione, le novelle basi del servizio ferroviario anzidetto.

Ciò infatti avvenne, e lo schema dell'accordo concerne essenzialmente i punti seguenti:

La Società delle Strade Ferrate Secondarie Romane si impegna di costruire un tronco ferroviario dal bivio del Mandrione (ove la linea Roma-Albano si innesta attualmente colla Roma Napoli) e Porta Maggiore, ove dovrebbe essere costruita la stazione dei Castelli Romani; nonchè un altro tronco che eventualmente dovrebbe prolungarsi fino a piazza Guglielmo Pepe;

Lo Stato concede alla Società delle Secondarie Romane l'esercizio del tronco Ciampino-Frascati, per guisa che in tal modo verrà costituita una rete di ferrovie secondarie composta della linea Roma (Porta Maggiore), Castelgandolfo, Albano, Anzio, Nettuno, Ciampino e Frascati, della quale rete la Società delle Secondarie Romane dovrebbe diventare concessionaria a partire dalla scadenza delle vigenti convenzioni ferroviarie fino a tutto il 1977;

La Società delle Secondarie Romane prende obbligo di concordare col Municipio di Roma un servizio tramviario urbano da piazza Venezia a Porta Maggiore od a piazza Guglielmo Pepe (per la via Cavour) onde avere partenze tramviarie da piazza Venezia coincidenti con quelle delle partenze e degli arrivi dei treni delle linee ferroviarie dei Castelli Romani;

La detta Società delle Secondarie Romane si impegna di spendere una somma di circa 4 milioni di lire allo scopo di provvedere ai nuovi impianti ed al nuovo materiale, che dovrà essere di tipo moderno ed adatto al servizio delle linee sulle quali dovrà essere adibito;

Le Secondarie Romane si obbligano di sottoporre all'approvazione governativa un orario il quale dovrà comprendere un minimo di cinque o di otto coppie di treni per e da Frascati e da Albano a seconda della stagione invernale o estiva; ed un minimo di quattro coppie da e per Nettuno durante l'inverno e di sei coppie durante l'estate;

Sulle linee delle quali trattasi dovranno applicarsi le tariffe del servizio economico, le quali, come è noto, presentano una riduzione del 40 0/0 circa su quelle normali attualmente in vigore; al quale scopo lo Stato ridurrebbe l'imposta erariale al 2 0/0 ed applicherebbe una tassa di bello commisurata a quella che verrà stabilita per il servizio economico delle linee concesse alla industria privata;

La Società delle Secondarie Romane, in compenso degli oneri che essa assumerebbe in dipendenza del patto del quale ci occupiamo, domanderebbe allo Stato un sussidio annuo di circa 156,000 lire, il quale comprenderebbe le sovvenzioni che attualmente la Società stessa percepisce in dipendenza delle convenzioni riguardanti la concessione delle linee che essa ora esercita, convenzioni che rappresentano un'annualità riferita alla durata della nuova convenzione, di 30,500 lire.

Ora, tenuto conto del sussidio domandato (che si ridurrebbe a 125,500 lire), della rinuncia alla partecipazione dei prodotti della linea Ciampino-Frascati e della rinuncia alla partecipazione dei prodotti della Ciampino-Cecchina, lo Stato verrebbe ad assumere un'onere annuale di poco superiore alle 200,000 lire.

Orbene, questo onere non dovrebbe sembrare soverchiamente gravoso ove si consideri l'importante scopo che si verrebbe a raggiungere di sfollare di una parte di servizio la stazione di Termini, alla quale verrebbero sottratte 22 coppie di treni nell'inverno e oltre 38 coppie di treni nell'estate; e di migliorare notevolmente il servizio delle

linee dei Castelli Romani. E ciò senza tener conto che col provvedimento del quale ci siamo occupati non vi sarebbe bisogno di ricorrere a gravi spese per novi impianti, che altrimenti sarebbero indispensabili nella stazione di Termini, e si avvantaggerebbe il pubblico che si serve delle ferrovie dei Castelli mediante un maggiore numero di treni fatti con materiale conveniente, con tariffe molto ridotte in confronto delle attuali, e con un servizio tramviario urbano in corrispondenza con quello della ferrovia.

Lo schema di convenzione all'uopo concordato, che dovrà essere approvato per legge, viene ora esaminato, per la parte finanziaria, dal Ministero del Tesoro.

><

L'industria degli zolfi in Sicilia.

Come è noto, il Governo, valendosi delle facoltà concessegli dall'art. 26 della legge 31 gennaio, n. 56, per gli infortuni degli operai sul lavoro, ha promosso la costituzione di un Sindacato obbligatorio per l'industria zolfifera della Sicilia; ed ora un Comitato provvisorio sta infatti occupandosi della compilazione dello statuto del Sindacato, al quale dovranno partecipare tutti gli esercenti di miniere di zolfo dell'isola.

Per ottenere che ognuno degli esercenti versi la somma realmente corrispondente e proporzionata al rischio inerente all'entità dei lavori da esso assunti, uno dei punti essenziali che più di ogni altro occorre ben disciplinare è quello del pagamento dei contribuenti al Sindacato.

E poichè il sistema fino ad ora seguito dalla Cassa nazionale di assicurazione contro gli infortuni è quello di ragguagliare il contributo o premio di assicurazione ad un tanto per mille di salari corrisposti agli operai e che è naturalmente basato sulla sincerità delle denunce dell'ammontare dei salari corrisposti agli operai, sistema applicato anche all'esercizio delle miniere di zolfo della Sicilia; non ha fatto buona prova, perchè gli esercenti di miniere, per pagare un premio minore di assicurazione, trovano il loro tornaconto a denunciare soltanto una parte dei salari; così si rese necessario di intraprendere lo studio di provvedimenti atti a meglio regolare siffatta materia.

Dall'Associazione mineraria siciliana e da alcune Camere di commercio dell'isola venne espresso il voto seguente:

1) che il fondo di esercizio del Sindacato obbligatorio di assicurazione mutua per l'industria zolfifera siciliana sia formato mediante un contributo ragguagliato, non all'ammontare dei salari, ma alla quantità del prodotto;

2) che questo contributo sia riscosso nell'atto in cui lo zolfo dalla stazione più vicina ai luoghi di produzione è spedito ai luoghi di trasformazione o di esportazione, o nell'atto della resa a destinazione;

3) che anche i proprietari di miniere, i quali hanno concesso ad altri l'esercizio di queste mediante un compenso stabilito in una quota proporzionale del prodotto delle miniere medesime, siano obbligati al pagamento del contributo predetto sulla quota proporzionale dello zolfo ad essi spettante.

Ora, tenendo conto che tutto lo zolfo dai luoghi di estrazione nell'interno dell'isola viene avviato ai luoghi di lavorazione e di esportazione sulla costa, parve che la circostanza del trasporto di esso possa presentare l'occasione più propizia per la riscossione del contributo predetto, con la quasi certezza che a questo contributo non potrà sottrarsi alcuna parte del prodotto.

Sulle basi suaccennate ed all'intento anzidetto vennero avviati studi e furono presi, in apposite conferenze, accordi di massima fra i rappresentanti dei Ministeri interessati, dell'Associazione mineraria suindicata e della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, concretando anzi uno schema di disegno di legge, le cui disposizioni sarebbero già state accettate da quest'ultima Società.

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1903 al 31 marzo 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 106,348,282 contro L. 98,815,548 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento quindi di L. 7,532,734.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 27,471,737.

Per la *Rete secondaria* L. 8,410,460, contro 8,079,502 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 330,958.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 122,247,031 contro L. 117,000,321 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1902-903. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 5,246,710.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 31,401,925.

Per la *Rete secondaria* L. 4,368,950 contro L. 4,679,057 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con una diminuzione di L. 235,618.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 7,599,265 contro L. 7,360,218 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento di L. 239,047.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 112,620.

Per la *Rete secondaria* L. 2,251,375 contro 2,032,845 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 218,530.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 13,882,850.

Da tali cifre pei primi nove mesi dell'esercizio finanziario 1903-904 risulta un maggior prodotto di lire 13,803,597 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Nuovo biglietto circolare combinato).

La Società Adriatica ha disposto che col 1° maggio venga attuata la vendita del biglietto circolare combinato, al quale sarà assegnato il n. 123, che avrà il seguente itinerario: Roma-Orte-Spoleto-Assisi-Perugia-Arezzo-Firenze-Pisa-Empoli-Siena-Chiusi-Orvieto-Orte-Roma.

Questo biglietto avrà la validità di 30 giorni, ed i prezzi di L. 80.80 per la prima classe, L. 57 per la seconda e L. 37.30 per la terza, e sarà messo in distribuzione nella stazione di Pisa e nelle stazioni ed agenzie di Roma e Firenze.

(Gare di lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Fornitura di 22,000 metri cubi di ghiaia per l'esecuzione del raddoppio fra le stazioni di Padova e di Monselice. Hanno concorso due Ditte delle cinque invitate, e la fornitura, per l'importo di L. 35,000, è rimasta aggiudicata provvisoriamente alla Ditta Gerardo Cinquetti, di Verona, col ribasso dell'8.40 per cento;

Fornitura di 22,000 metri cubi di ghiaia per il raddoppio fra Padova e Monselice, per l'importo di lire 35,000. Delle quattro Ditte ammesse alla gara, tre hanno presentato offerta, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Giuseppe Dal Cin, di Pianzano, col ribasso dell'8.07 0/10;

Impianto della condotta d'acqua potabile nella stazione di Carsoli, per l'importo di L. 17,500. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, hanno concorso solo quattro, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giulio Stefanori, di Roma, col ribasso del 20 per cento;

Impianto del marciapiedi fra la terza e la quarta linea nella stazione di Castellammare Adriatico, per l'importo di L. 5200. Delle otto Ditte ammesse alla gara, tre hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Pasquale Bernabei, col ribasso del 12.60 per cento;

Lavori per l'ampliamento della stazione di Prato, per l'importo di L. 144,000. Delle 18 Ditte ammesse alla gara, 10 hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro Tugnoli, di Bologna, col ribasso del 22.20 per cento.

(Gare per la fornitura di materiale ruotabile).

La Società Adriatica ha diramato gli inviti alle Ditte che intendono concorrere alle gare per forniture di materiale mobile. La gara internazionale per la fornitura di 93 carrozze, di 6 bagagliai DNo, 4 carri serbatoi per trasporto di gas, serie Lge, e la gara nazionale per la fornitura di 307 carrozze e 6 bagagliai DN. L'apertura delle schede di offerta per la gara internazionale avrà luogo il 21 maggio p. v. e quella per la gara nazionale il successivo giorno 25, alle ore 14 1/2.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare di lavori aperte).

Il 3 maggio p. v., presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto delle opere di difesa sulla sponda destra del ponte sull'Agogna, sulla linea Milano-Torino, e il 5 susseguente avrà luogo quello delle schede d'offerta presentate dalle Ditte ammesse alla gara per i lavori di sostituzione della travata al volto del ponte al km. 44.318 (opere murarie) della linea Roma-Pisa, nonché delle opere metalliche.

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 27 aprile 1904).

Progetto per la sistemazione dei cunicoli sovrastanti all'imbocco Catanzaro della galleria di Marcellinara sulla linea Santa Eufemia-Catanzaro.

Proposta per il condono della multa nella quale è incorso la Ditta Cerruti per ritardata ultimazione dei lavori di rinforzo di due ponti metallici sulla Dora lungo la linea Bussoleno-Modane.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Paladini, assuntrice delle opere occorrenti per l'applicazione dei provvedimenti igienici nell'interesse del personale sulla linea Roccapalumba-Santa Caterina.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Rattaeli, assuntrice dei lavori di consolidamento della frana Amato sulla linea Santa Eufemia-Catanzaro.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Maisano, in dipendenza dei lavori di consolidamento della costa montuosa al km. 369.417-369.608 della linea Battipaglia-Reggio.

Questione relativa ai risultati dell'esperimento di trazione elettrica sulla linea Milano-Varese (*Vedi sopra*).

Provvedimenti per la sistemazione definitiva della galleria di Terey sulla linea Ivrea-Aosta.

Convenzione con la Società Napoletana d'illuminazione e riscaldamento a gas per l'impianto di pali a distanza ridotta e per attraversamento con condutture elettriche della linea di Castellammare di Stabia-Porto.

Vertenza relativa all'esecuzione del progetto per una variante in corrispondenza del viadotto di Rivarolo e dell'attraversamento del Polcevera lungo la linea di raccordo del porto di Genova colle ferrovie dei Giovi.

Proposta per rinforzare l'armamento dei binari in alcuni tratti della linea Roma-Orte-Chiusi.

Vertenza con la Società concessionaria della ferrovia Milano-Vigevano circa l'assegno della spesa occorsa per il rifacimento di alcune impalcature dei soffitti nella stazione di Milano Porta Ticinese.

Progetto per l'impianto del servizio d'acqua nella stazione di Bagni San Giuliano sulla linea Pistoia-Pisa.

Progetto per l'ampliamento del piazzale dello scalo Secchia, collegato con binario colla linea Sassuolo-Guastalla.

Progetto del primo gruppo dei lavori per l'ampliamento della stazione di Cornuda sulla linea Treviso-Belluno.

Convenzione col marchese De Grolée-Virville per costruire un forno per la fusione del vetro a distanza ridotta dalla ferrovia Roma-Firenze.

Convenzione colla Società Ferriere di Udine e Pont-Saint-Martin per conservare alcuni impianti e costruirne altri a distanza ridotta dalla ferrovia Mestre-Cormons.

Convenzione con la Società Siderurgica di Savona per impianto di pali entro la proprietà ferroviaria e per attraversamento con linee telefoniche della ferrovia Genova-Ventimiglia.

Domanda della Società delle ferrovie e tramvie elettriche Varesine per effettuare con sole vetture di seconda classe i treni in servizio locale sul tronco Bettole di Varese-Grotte di Valganna.

Domanda della Società Ligure Metallurgica per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di piastre per la Rete Adriatica.

Autorizzazione all'esercizio di alcuni tronchi di raccordo e prolungamento delle tramvie elettriche di Roma.

Questione relativa all'attivazione del servizio viaggiatori e bagagli sui binari impiantati sul molo trapezoidale del porto di Napoli.

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di binari di manovra e di un binario d'allacciamento della vecchia stazione di Pontecagnano con la nuova, per L. 30,000.

Consolidamento delle cave di pozzolana sottopassanti la ferrovia Roma-Napoli, fra i km. 3.298 e 3.563, presso il bivio Mandrione, per L. 25,000.

Impianto di dischetti bassi girevoli nelle stazioni di Albizzate, Cavaria e Gazzada, per L. 18,700.

Consolidamento parziale del fabbricato viaggiatori, lato arrivi, della stazione di Roma Termini, per L. 6000.

Costruzione di un tombino in muratura con impalcatura a fasci di rotaie, al km. 246.744 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Cotrone e di Cutro, per L. 2000.

Ricostruzione della chiavica al km. 77.031 della linea Firenze-Pisa, fra le stazioni di Mavacchio e di Pisa, per L. 2250.

Ampliamento e sistemazione dello scalo per il bestiame nella stazione di Modane, per L. 22,650.

Costruzione del muro di rivestimento all'imbocco Parma della galleria di Grondola, sulla linea Parma-Spezia, per L. 7800.

Parziale ricostruzione del ponticello al km. 28.453, fra le stazioni di Velletri e di Ontanese, sulla linea Ciampino-Velletri-Segni, per L. 12,000.

Prolungamento della scogliera a difesa del rilevato stradale dalle piene del torrente Amato, fra i km. 20.714 e 20.783 della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, per lire 10,000.

RETE ADRIATICA:

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Castelraimondo Camerino, per L. 15,600, di cui lire 13,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e nelle case cantoniere del tronco Foggia - Rocchetta Sant'Antonio, per L. 4795.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e nelle case cantoniere della linea Foggia-Manfredonia, per L. 6320.

Sistemazione dell'impianto meccanico per il sollevamento dell'acqua nel rifornitore di Pesaro, per L. 11,000.

Impianto del circuito di segnalamento a campana fra le stazioni di Chiusi e di Firenze, per L. 116,800.

Ripristino e sistemazione della parte centrale del fabbricato viaggiatori della stazione di Treviso, danneggiato e distrutto da incendio, per L. 55,800, di cui L. 47,000 per i lavori da appaltarsi.

Prolungamento da Abbazia a Lecco della linea primaria di trasmissione dell'energia elettrica a 20,000 volts, ed impianto in vicinanza della stazione di Lecco di una sottostazione di trasformazione, trasportandovi uno deidue trasformatori installati nella stazione di Abbazia, per L. 58,700.

Sistemazione del piazzale del servizio merci nella stazione di Sella di Corno, per L. 2050.

Costruzione di un binario di diramazione dalla stazione al porto di Barletta, per L. 465,000.

Consolidamento delle scarpate della trincea fra i chilometri 105.822 e 106.679 della linea Roma-Firenze, per L. 18,000, di cui L. 7000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di una scogliera al km. 3.926 della linea Attigliano-Viterbo, per L. 8600.

Sistemazione del ponticello al km. 19.952 della linea Monza-Calolzio, per L. 1500.

Impianto di un pozzo tubolare in servizio della casa cantoniera al km. 108.866 della linea Piacenza-Bologna, per L. 1300.

Rinnovamento in acciaio di metri 2307 di binario fra le stazioni di Moggio e di Resiutta, sulla linea Udine-Pontebba, per L. 2650, oltre il materiale d'armamento.

RETE SICULA:

Sistemazione del piazzale del fabbricato alloggi della stazione di Porto Empedocle e consolidamento della scarpata a monte, per L. 11,500.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di gennaio dell'esercizio 1903-904 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio,			
Padova-Bassano .	892,180	834,795	+ 57,385
Conegliano-Vittorio .	79,247	78,467	+ 780
Parma-Suzzara . .	152,511	135,713	+ 16,798
Schio-Arsiero . . .	101,872	117,967	- 16,095
Udine-Cividale-Confini	363,022	355,669	+ 7,353
Camposampiero-Montebelluna. . . .	169,143	129,247	+ 39,896
Bologna - Massalomb.	292,942	220,466	+ 72,476
Arezzo-Stia	122,872	117,700	+ 5,172
Sardeg. Comp. Reale .	1,205,794	1,165,204	+ 40,590
Montepioni-P. Vesme .	5,991	5,281	+ 710
Secondarie Sarde . .	496,037	471,726	+ 24,311
Iglesias-Montepioni .	2,348	2,322	+ 26
Torino-Ciriè-Lanzo .	474,172	469,117	+ 5,055
Torino-Rivoli . . .	103,891	103,557	+ 334
Settimo-Rivarolo-Castellamonte . . .	331,178	339,649	- 8,471
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno .	2,629,167	2,831,897	- 202,730
Palermo-Mars.-Trap.	1,049,137	1,013,826	+ 35,311
Sassuolo-Mod.-Finale	232,511	215,460	+ 17,051
Santhià-Biella . . .	478,934	483,602	- 4,668
Ferr. di Reggio Em. .	254,063	210,099	+ 43,964
Roma-Albano-Nettuno	416,194	402,459	+ 13,735
Bergamo-Ponte Selva	314,051	330,940	- 16,889
Sassi-Superga . . .	30,085	43,694	- 13,609
Fossano-Mondovì . .	46,374	30,266	+ 16,108
Menaggio-Portezza .	69,701	64,797	+ 4,904
Napoli-Nola-Baiano .	301,800	274,279	+ 27,521
Poggibonsi-Colle . .	47,748	49,731	- 1,983
Arezzo-Fossato . . .	251,448	260,727	- 9,279
Gozzano-Alzo	18,591	19,691	- 1,100
Basaluzzo-Frugarolo .	7,061	6,709	+ 352
Palermo-Corleone . .	220,049	165,886	+ 54,163
Ferrara-Suzzara . . .	322,105	257,325	+ 64,780
Modena-Vignola . . .	58,179	60,663	- 2,484
Ofantino - Margherita di Savoia	15,184	12,857	+ 2,327
Napoli-Pozzuoli-Cuma	204,770	201,582	+ 3,188
Verona-Caprino . . .	94,900	95,765	- 865
Napoli-Ottaviano . .	166,733	154,627	+ 12,106
Cerignola Staz.-Città.	42,902	46,900	- 3,998
Economiche Biellesi .	166,479	171,125	- 4,646
Roma-Viterbo	428,600	445,800	- 17,200
Varese-Porto Ceresio .	91,600	73,310	+ 18,290
Sant'Ellero-Vallombr.	39,460	23,745	+ 15,715
Circumetnea	330,331	325,324	+ 5,007
Tortona-Castellnuovo .	15,735	15,056	+ 679
Rezzato-Vobarno . .	63,189	75,992	- 12,803
Bari-Putignano . . .	106,854	83,089	+ 23,765
Mandela-Subiaco . . .	22,288	22,344	- 56
Sondrio-Tirano . . .	93,365	87,949	+ 5,416
Ferrara-Copparo . . .	33,386	»	+ 33,386
Totale generale L.	13,456,174	13,104,396	+ 351,778

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia da Belluno all'Altipiano cadorino. — Il 24 aprile si riunirono a Pieve di Cadore tutti i sindaci dei Comuni del Cadore per l'importante questione della ferrovia da Belluno all'Altipiano cadorino. Presiedeva l'on. Palatini. Dopo discussione vivacissima fu approvato un tipo di ferrovia a scartamento normale, secondo il progetto dell'ing. Pante e si nominò quindi il Comitato definitivo.

Ferrovia della Valsugana. — Il Consiglio provinciale di Venezia, in una recente seduta, ha approvato ad unanimità l'atto preliminare per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano.

I termini principali della convenzione sono i seguenti:

« I signori ingegnere Edoardo Almagià ed ingegnere Cesare Cesaroni si impegnano a costituire una società nel termine di tre mesi dalla data del decreto reale che approverà la concessione, la quale società assicura la subconcessione della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano.

« Resta inteso che il passaggio sul ponte Mestre-Venezia e gli allacciamenti colle ferrovie della Società Veneta, della Adriatica ed Austriache a condizioni da concordarsi debbono formare condizione essenziale cui dovrà essere subordinata la concessione e quindi la subconcessione.

« La sovvenzione governativa nella misura e per la durata che saranno fissate nell'atto di concessione spetterà totalmente alla società subconcessionaria.

« Il Comune e la Provincia di Venezia si obbligano di corrispondere inoltre alla società subconcessionaria a fondo perduto, quale concorso nella spesa di costruzione la somma di L. 4,200,000; 1/3 a carico del Comune, 1/3 a carico della Provincia, pagabili di ragione chilometrica man mano che vengono costruiti ed aperti all'esercizio i vari tronchi suaccennati da Mestre a Bassano e da Bassano a Primolano.

« Resteranno a profitto della società subconcessionaria tutti gli utili dell'esercizio per un periodo di 15 anni dalla apertura dell'intera linea dell'esercizio. Trascorso detto periodo rimarranno sempre a totale beneficio della società subconcessionaria tutti gli utili dell'esercizio fino a tanto che il prodotto lordo del medesimo non oltrepassi L. 14,000 per chilometro, sulla eccedenza di tale prodotto lordo spetterà al Comune ed alla Provincia di Venezia in ragione di 1/3 al primo e di 1/3 alla seconda complessivamente il 7 per cento fino a L. 20,000 di prodotto lordo chilometrico e l'8 per cento oltre tale prodotto.

« In previsione di un eventuale riscatto della costruenda ferrovia da parte del Comune e della Provincia di Venezia, le parti intendono fin d'ora vincolarsi all'osservanza della legge 20 marzo 1903 ».

Ferrovia Lucca-Aulla. — Delle 3 domande di concessione per la ferrovia Lucca-Aulla, quella Parise è completa nei suoi termini e tale da essere sottoposta alla Commissione ministeriale, presso il Ministero dei Lavori Pubblici per parere.

Ferrovia Ferrara-Adria. — La Deputazione provinciale di Rovigo ha concluso i necessari contratti per l'irrobustimento del ponte di Corbola, tanto colla Società di Savigliano che ne è la costruttrice, quanto colla Società Veneta che intende di continuare la propria linea Ferrara-Copparo-Aviano-Adria.

La nuova spesa per il ponte toccherà le 120 mila lire, ma esso sarà capace di sostenere anche treni diretti.

Ferrovia Biella-Gattinara. — Il Comitato esecutivo per questa linea, relatore l'avv. prof. Umberto Pipia, ha pubblicato una « Relazione finanziaria e commerciale » sul progetto di tale linea, che accompagnerà la presentazione, per tramite del Municipio di Vercelli, del progetto stesso al Ministero dei LL. PP.

Nella relazione si dimostra che con la Biella-Gattinara, la progettata Torino-Biella e l'ultimo tronco della linea in

costruzione Santhià-Borgomanero, viene a realizzarsi l'antico progetto della linea sotto-alpina che tanto interessa Torino e gran parte del Piemonte; che Biella migliora le sue comunicazioni coi laghi, con la Lombardia, con Novara e col mare, mentre provvede a cospicui centri ora fuori di ogni comunicazione e viene ad avere un raccordo con il Sempione.

Una funicolare a Girgenti. — Il 25 aprile alla stazione ferroviaria di Campobello-Ravanusa si è inaugurata la funicolare aerea per Sommatino costruita dalla ditta Gedone Nuvolari.

L'impianto è adibito al trasporto degli zolfi importati dalle miniere di Trabia, Tallarita, allo scalo di Campobello e Ravanusa.

La funicolare in proiezione orizzontale misura 900 m. ed ha 8 motori, costruiti dalla casa Langen Wolf.

Ferrovia Rimini-Mercatino-Talamello. —

Il 16 aprile, dalla Giunta esecutiva del Consorzio per la ferrovia economica Rimini-Mercatino-Talamello, di chilometri 35, è stata accettata l'offerta della ditta Visioli, De Nicolò e De Meo per la subconcessione della costruzione e dell'esercizio di quella linea. Così quando ne sarà accordata dal Governo la domandata concessione, potranno esserne in breve cominciati i lavori ed entro due anni al più le popolazioni del basso Montefeltro godranno di facili ed economiche comunicazioni con la Rete Adriatica, delle quali sono ora completamente mancanti, e saranno tolte così ad un isolamento, tanto dannoso alla loro prosperità.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,523,292.80, con un aumento di lire 474,585.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1904 si ragguaglia a L. 41,709,230.90, e presenta un aumento di L. 2,585,036.99 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Svizzera — Ferrovia del lago di Brienz.

— Già da parecchio tempo si parla della costruzione di una linea ferroviaria a scartamento ridotto che costeggerebbe la sponda nord del pittoresco lago di Brienz.

Rispondendo ad analoga domanda della Direzione delle Strade ferrate federali, il Governo di Berna ha dichiarato che era pronto a proporre al Gran Consiglio di accordare un sussidio di fr. 250,000 per la costruzione della progettata ferrovia.

La Direzione Generale delle Strade ferrate federali vorrebbe invece che il Cantone di Berna avesse a partecipare all'impresa con un sussidio di fr. 500,000.

Si crede però che, anche se il Cantone di Berna non accorda che fr. 250,000, le Strade ferrate federali assumano la costruzione della linea del lago di Brienz.

— *Gli accidenti nel 1903.* — La *Zeitung des Vereins* annunzia che nel 1903 vi furono: 41 deragliamenti avvenuti nelle stazioni e 31 lungo le linee; 41 collisioni nelle stazioni e 7 lungo le linee; 1256 accidenti diversi (contro 1091 nell'anno precedente). Dagli accidenti di Moenchestein e Zollikofen nel 1891, nessuno ha avuto la gravità di quello di Palezieux, avvenuto il 21 novembre 1903, nel quale la collisione di un treno express con una macchina causò la morte di 6 viaggiatori; un impiegato e 8 altri viaggiatori furono inoltre feriti. Nell'insieme degli accidenti del 1903 vi furono 88 morti (l'anno precedente 71) e 4195 feriti (contro 1069 nel 1902).

Ferrovie Franco-Svizzere d'accesso al Sem-pione. — *Trafo della Faucille.* — Telegrafano da Ginevra che gravi difficoltà sono sorte per il traforo della Faucille. Si teme che il progetto venga abbandonato.

Il Governo francese ha firmato una convenzione colla P. L. M. mediante la quale questa costruirà il raccordo Frasnè-Vallorbe-Mouchard, diminuendo così le salite, il numero dei tunnels, e la spesa di circa 20 milioni.

In questo caso Ginevra sarebbe tagliata fuori. Manca però l'approvazione del Governo svizzero, nè si crede sarà facilmente ottenuta.

Ferrovie Egiziane. — Il *Board of trade Journal* segnala il prossimo inizio in Egitto di lavori ferroviari per un importo di 3 milioni di lire egiziane, pari a 75 milioni di lire italiane. Sarà perciò necessaria una larga somministrazione di materiale di costruzione e ferroviario d'ogni specie. A questo riguardo sono stati già indetti parecchi appalti; uno di questi, molto importante, per la fornitura di grande quantità di cemento, sarà chiuso il 9 maggio.

Fra i lavori che si vuole eseguire, si cita il raddoppio della ferrovia da Minien a Wasta, che costerà lire egiziane 600,000; il prolungamento di tutte le linee della rete, principalmente la linea di Rosette; l'impianto di stazioni per merci, ecc.

Ferrovie Peruviane. — Scrivono da Berlino all'*Information*:

E' stato offerto al Perù un progetto di ferrovia peruviana a scartamento normale. La linea partirebbe da Lima e si dirigerebbe al porto di Pisco, situato presso la frontiera cilena. La concessione sarà accordata per 25 anni.

Il Governo promette di dare una garanzia di interesse del 7 0/0 sull'ammontare corrispondente al capitale di costruzione, cioè 75,000,000 di marchi. La lunghezza della rete sarà di 300 km. in cifra rotonda; lo scartamento del binario di m. 1.44; le rotaie sono previste in acciaio e di un peso di 34 kg. per metro. Degli ingegneri belga hanno già fatto degli studi preparatori.

Notizie Diverse

Il progetto del canale dal Danubio alla Moldava. — Questo canale deve riunire il Mare del Nord al Mar Nero.

Rodolfo Ritter von Gunesch riferisce che il tracciato preferito fu quello da Kornenburg presso Vienna a Budweis quantunque più lungo di quello Linz Budweis perchè la altitudine da superare è meno forte e quindi si avranno spese di esercizio minori. Lo studio fu fatto per una sezione di canale di m. 18×2.10 con conche di m. 67 di lunghezza e m. 8.60 di larghezza, ciò che permetterà il passaggio dei battelli di 650 tonn. già usati sul Danubio.

Il deflusso necessario è valutato intorno a mc. 1.60 al secondo.

Per rimorchiare le barche si pensa di adottare l'alaggio elettrico che è risultato dagli studi il meno costoso. Si valuta tale spesa intorno a L. 0.21 per tonn. e Km. mentre la trazione con battelli rimorchiatori, costerebbe più del doppio.

I progetti sono due: uno con sole conche e l'altro con conche e ascensori per navi tipo ingegneri Schoenhach e Wendelin.

La spesa preventivata è di 140 milioni per il canale a conche e di 153 milioni per quello ad ascensori.

I vantaggi del canale ad ascensori sono: una minore durata del percorso, economia d'acqua e spese di navigazione minori.

La lunghezza del canale è di circa 200 chilometri.

Progresso di freni per biciclette. — Il Concorso internazionale di freni per biciclette, organizzato nel 1901 dal T. C., francese, aveva dimostrato all'evidenza la necessità assoluta della doppia manovra.

Parecchie di tali disposizioni erano state già in quella occasione presentate: nessuna però fu dalla Commissione esaminatrice di quel Concorso giudicata rispondente ai giusti requisiti.

Da allora in poi i tecnici dell'arte ciclista si diedero a studiare l'importante questione, ma sempre senza pratico risultato.

Non è che oggi che il problema può dirsi felicemente risolto, per merito del già ben noto ing. cav. Carloni, inventore del freno omonimo e di tante altre pratiche cose.

Col nuovo freno Carloni, da noi denominato « Duplex », si può arrestare la macchina col semplice e leggero toccare di una leva, e nello stesso tempo si può frenarla gradualmente e permanentemente in discesa senza bisogno di tenervi la mano. Ed inoltre, con questa ingegnosa, elegante e solida disposizione si ha il vantaggio di poter mantenere, stando in bicicletta, la costante eguale distanza dei pattini senza punto alterare la posizione della leva di comando, venendo così eliminato il grave pericolo di trovarsi su di una lunga discesa, con la bicicletta a ruota libera, slanciati ad una corsa precipitosa, nell'impossibilità di frenare la macchina, una volta che pel consumo naturale dei pattini il freno si sia reso impotente, perchè la leva di comando, benchè tirata fin dentro l'impugnatura del manubrio, non produce più il sufficiente attrito dei pattini contro il cerchione.

La rete telegrafica sottomarina. — Un recente studio reca importanti notizie in rapporto alla rete telegrafica sottomarina e al suo sviluppo nel mondo. Dal detto studio si rileva che la rete si è accresciuta nello spazio di due anni e mezzo, cioè dal giugno 1901 all'ottobre del 1903, di 55,000 km. di cavi. Fra i privati che ha partecipato maggiormente a questo incremento è la « Commercial Pacific Company », che costruì il cavo fra S. Francisco e le Filippine, della lunghezza di 14,519 km.

In ordine d'importanza seguono: la « Eastern Extension Telegraph », che accrebbe le proprie linee di circa 10,000 km., costruendo quattro cavi fra le isole Maurizio, Rodriguez, Cocos e l'Australia; la « Deutsche Atlantischen Kabeltelegraphen Gesellschaft », con un aumento di 3615 km., le « Commercial Cable Company », con 2860 km., e la « Eastern Telegraph Company », con 303 km. di aumento.

La Francia dette in questi ultimi anni un grande sviluppo alla propria rete dei cavi costruendone per 5134 km. di nuove linee. Vengono poi le Indie Neerlandesi, l'Amministrazione inglese ed il Governo delle Indie inglesi; la Germania, la Russia ed il Giappone.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Avellino (2 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 55 Contursi-Barletta, compreso tra il ponte Neronella ed il Cimitero di S. Andrea di Conza, di m. 31,853.10, escluse le traverse di Quagliotta e di San Andrea di Conza, e per conservare le opere d'arte che lo corrodano, durante il sessennio 1904-1910 dal giorno della consegna al 30 di giugno 1910 per complessive L. 146,218.62 provv. agg. al signor Gonnella Giuseppe domiciliato ad Avellino, col ribasso del 39.09 0/0. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 24 369.77.

Sotto-Direzione Genio Militare di Salerno (5 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma scuderia per cavalli degli ufficiali nella Piazza di Salerno per L. 24,000. Dep. provv. L. 2400. Ultimazione lavori 100 giorni. Docum. fino al 1° maggio.

Società Mandamentale di Tiro a Segno di Aquila (5 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un campo di tiro a segno aperto di m. 200, con 10 linee di tiro in contrada Fosso Caprino per L. 43,000. Dep. provv. lire 4300. Ultimaz. lavori 120 giorni. Docum. fino al 30 aprile.

Prefettura di Sassari (6 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 85, compreso tra Sassari e Tempio, di m. 80,503, escluse le traverse degli abitati e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio del 1904-1910, per complessive L. 200,430, provv. agg. al signor Solono Maurizio domiciliato a Sassari col ribasso del 27.11 0/0. Dep. provv. L. 6800.

Prefettura di Aquila (6 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 48 Teramo-Aquila, compreso tra il fosso Ortolano e la stazione ferroviaria di Aquila, di m. 36,337 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, nel sessennio 1904-1910, per complessive L. 141,741.30, provv. agg. al sig. Marimpietri di Aquila col ribasso del 7,04 0/0. Dep. provv. L. 5000.

Prefettura di Trapani (7 maggio, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di mantenimento delle opere d'arte dei porti di Favignana e Marettimo durante il sessennio del primo luglio 1901 al 30 giugno 1910, provv. agg. col rib. del 6.25 0/0 su L. 11,700 e cioè per L. 10,968.75. Dep. L. 500.

Municipio di Corno di Rosazzo (Udine) (7 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei seguenti lavori: 1° costruzione d'un pozzo nei pressi del municipio per L. 1137.64. Ultimaz. lavori 50 giorni. 2° tratto della strada detta dei Comuni per L. 650.07. Ultimazione lavori 20 giorni.

Direzione Genio Militare di Brescia (9 maggio, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento nella Caserma Santa Giulia in Brescia per L. 2000. Dep. provv. L. 200. Ultimazione lavori 40 giorni. Docum. fino al 5 maggio.

Municipio di Arquata del Tronto (Ascoli Piceno) (9 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un campo di tiro a segno per uso di quella Società Mandamentale di Tiro a Segno Nazionale per L. 16,112.47, delle quali L. 9667.48 a carico dello Stato ed il resto a carico della Provincia o del Comune. Dep. provv. L. 1450. Ultimaz. lavori 150 giorni.

Ufficio Genio Militare di Macerata (9 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di miglioramento nella Caserma Nuova in Macerata per L. 4000. Depos. provv. L. 400. Ultimaz. lavori 60 giorni. Docum. fino al 6 maggio.

Municipio di Teramo (9 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria detta di Colle Santa Maria da quella villa a quella di Nepezzano con due strade di accesso alle Ville Ponzano e Monticelli per L. 41,720.83. Cauz. L. 5000.

Municipio di Cosenza (9 maggio, ore 12). — Appalto delle opere e provviste per l'esecuzione di una condotta d'acqua potabile per le frazioni S. Ippolito e Torzano, con derivazione dell'acquedotto del Crati per L. 21,042.23. Dep. provv. lire 1000. Cauz. lire 2500. Consegna lavori 6 mesi.

R. Prefettura di Cosenza (10 maggio, ore 10, def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la riparazione al ponte n. 109, in contrada Fiumicello, lungo la strada nazionale n. 60, dalla stazione di Rende-S. Fili alla Marina di Paola, per L. 7780.85. Dep. provv. L. 400. Consegna lavori 6 mesi. Offerte fino al 9 maggio. Documenti fino al 5 maggio.

Municipio di Abbiategrasso — Milano — (10 maggio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la copertura del Cavo Pamperduto e per la costruzione del pubblico Macello, provv. agg. al signor Fornaroli Giovanni di Carlo, per complessive L. 102,114.15, col ribasso cioè del 23.51 0/0 su L. 133,500.

Municipio di Genova (10 maggio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione di un tratto di via Fereggiano, per L. 55,000. Dep. provv. L. 5000 e L. 1000 per spese. Consegna lavori 8 mesi. Fatali 25 maggio, ore 12.

Municipio di Piove — Padova — (11 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori della seconda parte del piano di ampliamento della piazza Vittorio Emanuele II, per L. 12,094.07. Dep. provvisorio L. 700. Consegna lavori 150 giorni. Offerte 11 maggio, ore 12.

Municipio di Oneglia — Porto Maurizio — (13 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di pavimentazione di via Vialardi e piazza del Collegio, a partire dal pavimento costruito dall'Impresa Garibaldi sino al principio di via Genova, per l'importo complessivo a corpo di L. 12,193. Dep. provv. L. 500. Cauzione L. 1300.

Direzione Autonoma del Genio Militare di Spezia — Genova — (14 maggio, ore 10, def.). — Appalto per la formazione di massi

artificiali di calcestruzzo di 2ª specie, per la costruzione del molo sud per l'imbarco del carbone sulle R. Navi e Marola (Spezia), per L. 39,525. Dep. provv. L. 4000. Cauzione L. 4000. Consegna lavori 150 giorni. Documenti 10 maggio, ore 16. Risultati d'asta 19 maggio.

Amministrazione Provinciale di Pesaro (14 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di fondazione e murari per la costruzione nel Manicomio provinciale in Perugia, di un padiglione destinato alle dementi epilettiche ed agitate, per L. 104,068.63 a misura. Deposito provv. L. 3500. Cauzione L. 10,406.86. Consegna lav. 24 mesi.

Municipio di Gorzegno — Cuneo — (14 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste relative alla costruzione delle spalle e dell'impalcato di un ponte in ferro a travata unica sul fiume Bormida, per L. 8376.94. Dep. provv. L. 400. Cauzione L. 800. Consegna lavori 90 giorni. Fatali 2 giugno.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Cagliari (14 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Cagliari, per gli esercizi finanziari dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per l'ammontare di L. 16,000. Dep. spese L. 500. Cauzione L. 1600. Documenti fino al 10 maggio, ore 12.

Municipio di Troina (Catania) (16 maggio, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la condotta dell'acqua potabile per L. 235,000.12, oltre le spese imprevisite. Consegna dei lavori giorni 360. Dep. provv. L. 15,000. Cauzione L. 25,000.

Prefettura di Modena (16 maggio, ore 11, secondo ed unico definit. inc. ad off. segr.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale num. 39 Lucca Revere, compreso fra il confine Modenese presso la villa Tramuschio e l'argine destro di Po presso Revere, della lunghezza di m. 13,164, escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1° luglio 1904, 30 giugno 1910, per complessive L. 58,260. Offerte fino al 15 maggio ore 12. Docum. fino al 9 maggio, ore 16. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Genova (16 maggio, ore 14, def.). — Appalto della triennale manutenzione ordinaria e straordinaria degli stabili civici, provv. agg. per L. 56,850. Dep. provv. L. 15,000. Deposito spese L. 5000.

R. Prefettura di Cagliari (17 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di somministrazione e messa in opera delle necessarie provviste per la costruzione di un argine di difesa della sponda sinistra del rio di Pula provinciale Cagliari Teulada, fino al sito detto La Guardia Randaccio, per complessive L. 67,550. Dep. provvisorio L. 4000. Consegna lavori 18 mesi.

Sezione Staccata del Genio Militare di Salerno (18 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Sassari, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per lire 16,000. Dep. provv. L. 1600. Dep. spese L. 500. Documenti fino al 30 giugno.

Prefettura di Sassari (20 maggio, ore 10, unico definit. inc. e ad off. segr.). — Appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale n. 89, compreso fra il Rio Carrucca alla marina del Palau di m. 15,705 escluse le traverse degli abitati, per 6 anni dal 1° luglio anno 1904 e per complessive L. 49,944. Offerte fino al 19 maggio, ore 12. Docum. fino al 10 maggio. Dep. provv. L. 1710.

R. Prefettura di Sassari (23 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco unico della strada nazionale n. 88, compreso fra Tempio e S. Teresa, di m. 56,614.50, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 108,486. Docum. fino al 13 maggio. Dep. provvisorio L. 3750. Fatali, senza ulteriore avviso, il 7 giugno.

R. Prefettura di Campobasso (24 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori occorrenti alla ricostruzione del ponticello n. 6, di corda m. 3, e consolidamento delle sponde laterali sul 2° tronco della 1ª diramazione della strada provinciale n. 73, compresa fra la Vallocchia Natiello e il ponticello n. 7 della vecchia strada comunale di Limosano, per L. 15,650.58. Dep. L. 1000. Ultimaz. lavori mesi 4. Docum. fino al 16 maggio.

R. Prefettura di Sassari (24 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 90, da Nuoro alla stazione ferroviaria di Monti, compreso fra Nuoro e la casa cantoniera di Sos Vacos, di m. 51,548, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per compless. L. 137,520. Docum. fino al 14 maggio. Dep. provv. L. 5000. Fatali, senza ulteriore avviso, 8 giugno, ore 12.

Amministrazione provinciale di Roma (24 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione della strada provinciale Appia, tronco III, per 5 anni, dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per annue L. 8414.50. Docum. fino al 16 maggio, ore 14. Of.

ferte fino al 23 maggio, ore 14. Dep. provv. L. 1000. Fat. 30 maggio, ore 12.

R. Prefettura di Roma (Ministero dei Lavori Pubblici) e **R. Prefettura di Caltanissetta** (29 maggio, ore 14). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 73, Caltanissetta-Siracusa-Noto, compreso tra Benesiti ed il principio dell'abitato di piazza Armerina, di m. 30,722.25, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 124,481.40. Docum. fino al 2 maggio. Dep. provv. L. 6000. Cauz. L. 20,746.90. Fatali 16 maggio, ore 12, senza ulteriore avviso.

Municipio di Colliano (Alessandria) (4 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di parziale ricostruzione di quell'abitato per L. 111,000. Consegna lavori mesi 20. Docum. 30 giorni prima dell'asta. Deposito provvisorio L. 5500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenali di Spezia e Napoli (6 maggio, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di madreviti e maschi per complessive L. 46,000 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellamare, provv. agg. col ribasso del 28 0/0 e cioè per L. 33,120. Deposito provvisorio L. 4600.

Officine Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (6 maggio, ore 14, unico e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di kg. 3000 di acciaio dolce in verghe diverso a lire 0,40, lire 1440; kg. 300 di acciaio duro in lamiera a lire 0,50, lire 150; kg. 3800 acciaio duro in verghe a lire 0,40, lire 1520; kg. 3200 di acciaio fuso in verghe a lire 0,80, lire 5760: totale lire 8870. Cauz. lire 887. Consegna giorni 30.

Direzione officine Costruzioni Artiglieria di Genova (10 maggio, ore 12, unico inc. e ad off. segr.). — Appalto della fornitura di tonn. 150 di coke metallurgico a lire 43, lire 6450. Dep. provvisorio lire 645. Consegna 30 giorni.

Ministero LL. PP., Roma, Segretariato Generale (18 maggio, ore 10). — Appalto della fornitura del carbone inglese Cardiff e Newcastle per i macchinari idrovori delle bonifiche di Ostia, Isola Sacra e Maccarese, nell'Agro romano, durante il triennio 1904-1907

per complessive L. 142,966.50. Documenti fino al 9 maggio. Deposito provvisorio L. 7000. Fatali 3 giugno, ore 12.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (18 maggio, ore 12). — Appalto della fornitura di lamierino di ferro ondulato e zincato occorrente per coperture metalliche di tettoie nel R. Arsenale di Napoli e nel R. Cantiere di Castellamare per complessive L. 50,000, provvisoriamente agg. col ribasso del 21 0/0 e cioè per L. 39,495. Deposito provvisorio L. 5000. Istanze fino al 10 maggio. Deposito spese L. 1300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Aprile 23	Aprile 30
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	447	453.50
» » Meridionali	721.50	727
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	450	450
» » (2 ^a »)	435	435
» » Secondarie Harde	268	268
» » Sicule	695	693
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	356.60	356
» » Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	508	505
» » Meridionali	354	352.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	309	309.50
» » 2 ^a emiss.	314	313.50
» » Sarde, serie A.	360.50	360
» » serie B.	360.50	360
» » 1879	360.50	360
» » Savona	380	380
» » Secondarie Sarde	512.50	512.50
» » Sicule 4 0/0 oro.	517	517
» » Tirreno	515	514
» » Vittorio Emanuele	370.50	369.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 1° al 10 Aprile 1904. — 28^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1065	»
Media	4760	4760	»	1065	1058	+ 7
Viaggiatori	2,247,321.00	2,057,638.56	+ 189,682.44	77,597.00	68,021.11	+ 9,575.89
Bagagli e cani	123,036.00	120,044.73	+ 2,991.27	1,373.00	1,458.03	- 85.03
Merci a G.V. e P.V. acc.	423,422.00	423,722.43	- 300.43	12,185.00	13,826.55	- 1,641.55
Merci a P.V.	2,275,164.00	2,356,668.57	- 81,504.57	75,265.00	85,475.03	- 10,210.03
TOTALE .	5,068,943.00	4,958,074.29	+ 110,868.71	166,420.00	168,780.72	- 2,360.72

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Aprile 1904.

Viaggiatori	47,637,469.00	46,141,402.00	+ 1,496,067.00	2,094,304.00	2,000,546.71	+ 93,757.29
Bagagli e cani	2,486,798.00	2,364,220.83	+ 122,577.17	53,896.00	53,663.24	+ 232.76
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,962,196.00	11,364,964.63	+ 597,231.37	489,661.00	416,364.71	+ 73,296.29
Merci a P.V.	63,909,101.00	61,297,103.27	+ 2,611,997.73	2,470,461.00	2,350,027.99	+ 120,433.01
TOTALE .	125,995,564.00	121,167,690.73	+ 4,827,873.27	5,063,322.00	4,802,602.65	+ 260,719.35

Prodotto per chilometro.

della decade	1,064.90	1,041.61	+ 23.29	156.26	158.48	- 2.22
riassuntivo	26,469.66	25,455.40	+ 1,014.26	4,754.29	4,556.34	+ 197.95

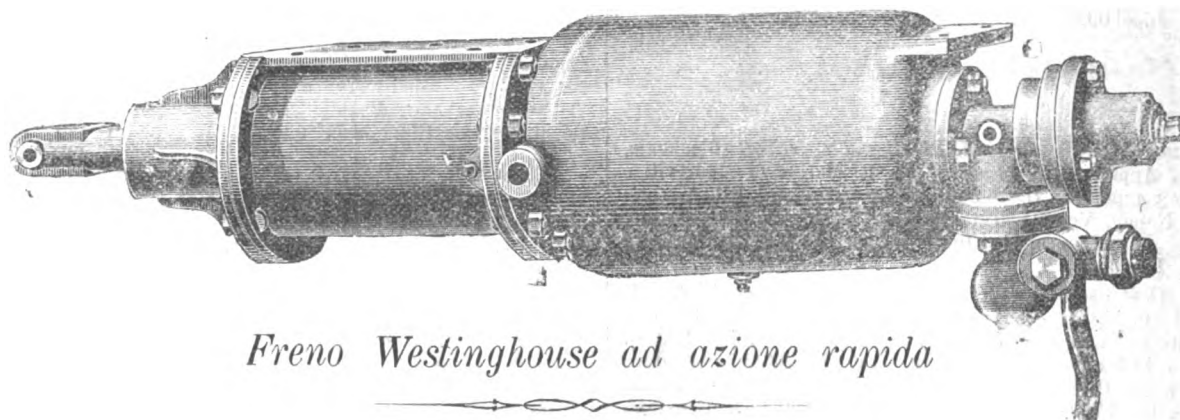
(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO								OSSERVAZIONI.	
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)							
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità					
<i>Via Moncenisio</i>													BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.		
Londra (ora di via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni					
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni					
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni					
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni					
<i>Via Genova</i>													BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; e glielo raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capostazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Londra (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—					
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—					
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—					
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—					
<i>Via Bologna</i>															
Londra (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—					
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—					
Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—					
Brindisi (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—					

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al di sopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capostazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì		STAZIONI		1 ^a e 2 ^a CLASSE	
Londra (Ch.-Cross Par. Victoria)		9 — a.		10 — a.		11 — a.		220 p.		9 — p.		9 — p.		Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.		8 50	
Boulogne (ora Par. occ.) Arr.		11 05 a.		1 — p.		11 — p.		11 — p.		11 — p.		11 — p.		Roma		14 30	
Calais (Buffet) Arr.		12 30 p.		220 p.		12 20 a.		12 20 a.		12 20 a.		12 20 a.		Firenze		21 10	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Brindisi		7 —	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Ancona		23 25	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Bologna		1 35	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Alessandria		11 25	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Torino		13 10	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Brindisi		8 50	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Napoli		14 10	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Roma		21 15	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Livorno		20 —	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Firenze		23 5	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Pisa		19 10	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		San Remo		2 50	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Genova		7 31	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Torino		—	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Venezia		—	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Milano		—	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Novara		—	
Londra (ora Par. occ.) Arr.		12 34 p.		224 p.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		12 24 a.		Torino		—	

1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (B) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (C) Questo treno è riservato ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (D) Vagoni restaurant. — (E) Vagoni restaurant. — (F) Vagoni restaurant. — (G) Questo treno è riservato ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — (H) Questo treno non prende i viaggiatori di 1^a e 2^a classe che vanno direttamente da Venezia a Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (I) Questo treno parte da Calais alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori diretti a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (J) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. prende i viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Calais a Parigi (via Ambrières); 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 3^a classe da Macon a Torino. — (O) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transito, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

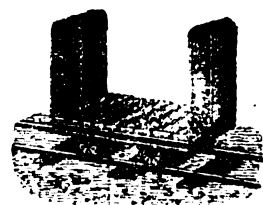
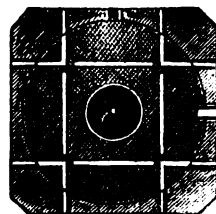
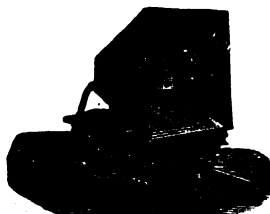
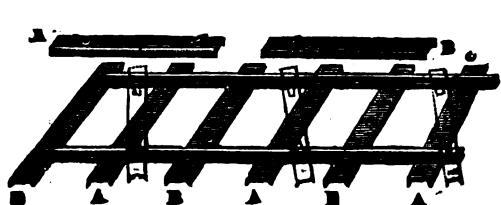
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

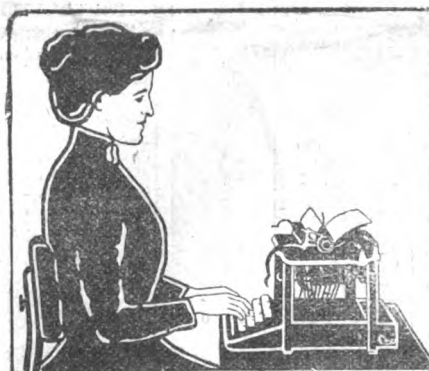


INCHIOSTRI OLEOSI
per Telegrafo
E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica
la più solida
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia: CESARE VERONA, Torino, Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO
GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

U. Carboni Dir. H. prop. resp. resp.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *La lezione che viene agli italiani dallo sciopero ferroviario dell'Ungheria.* — *Automotrice ferroviaria sulle linee inglesi.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Necrologio (Ing. Giuseppe Bocca).* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LA LEZIONE CHE VIENE AGLI ITALIANI dallo sciopero ferroviario dell'Ungheria

Come era avvenuto lo scorso anno in Olanda, è avvenuto negli scorsi giorni in Ungheria. Lo sciopero dei ferrovieri, preparato con lunga cura e proclamato in modo improvviso ed unanime, è finito in un completo disastro, ed anche in Ungheria si ripete il fatto che i ferrovieri, delusi e danneggiati, chiamano responsabili gli organizzatori dello sciopero della delusione e del danno.

Ma lasciando da parte ogni considerazione speciale sullo sciopero dell'Ungheria, credo che sia utile lo studiare quali ammaestramenti se ne debbano dedurre per noi Italiani.

E in primo luogo bisogna rinunciare completamente alla illusione di molti dei nostri uomini politici, e che pare sia anche divisa dall'attuale Governo, che basti proclamare che l'esercizio delle ferrovie sia fatto direttamente dallo Stato, per togliere di mezzo ogni ragione e ogni probabilità di sciopero dei ferrovieri.

In Ungheria si ha da molti anni il più completo esercizio di Stato, e con tutto ciò lo sciopero si è manifestato nel modo più grave, facendo sospendere il servizio su tutta la Rete.

Mettiamo adunque il nostro cuore in pace, e persuadiamoci che se si vorrà fare in Italia l'esperimento dell'esercizio di Stato, lo sciopero dei ferrovieri può avvenire allo stesso modo come è avvenuto in Ungheria. E' una vera illusione il credere che si possa impedire lo sciopero con disposizioni legislative, pareggiando i ferrovieri ai pubblici ufficiali, e minacciando la mobilitazione militare e il licenziamento.

E non minore è l'illusione di coloro che credono che si possa evitare lo sciopero con le blandizie, promettendo orari di servizio ridotti, studiando dei turni che lascino regolarmente dei giorni liberi, stabilendo dei piani organici coi quali gli avanzamenti di grado e di paga avvengano in modo automatico e a date precise, istituendo dei Consigli per discutere i reclami del personale, e promettendo, in una parola, un'Amministrazione amorosamente

paterna, che avrà per solo pensiero di badare al benessere dei ferrovieri.

E' legge di natura che l'uomo porti in sé dalla nascita e conservi costantemente il desiderio di migliorare le sue condizioni, e questa legge è la madre di ogni progresso morale e materiale. Ma l'uomo, in generale, non è imparziale nel paragonare i meriti proprii a quelli degli altri, e non sa darsi ragione di quel complesso di cause occasionali che si suole chiamare fortuna. E così ne viene che l'uomo non è mai contento del proprio stato, non crede mai di essere remunerato secondo il suo merito, e se interviene la gelosia diventa malcontento.

Ed un'Amministrazione, per quanto si studi di essere paterna, non potrà mai avere i mezzi per soddisfare a tutti i desideri, e per quanto si studi di essere imparziale, non potrà mai evitare degli atti che ad alcuni sembrano ingiusti. E quelli che si vedono delusi nelle loro speranze, quelli che si credono danneggiati, diventano malcontenti, e se vi sarà chi per scopi personali o per scopi di partito politico, si incarichi di soffiare nel fuoco del malcontento, non tarderà a divampare la fiamma dello sciopero.

E' storia vecchia di tutti i tempi e di tutti i paesi; variano le cause, cambiano le circostanze e le persone, ma il fenomeno si produce sempre in modo simile.

Dunque, noi Italiani ci dobbiamo persuadere che lo sciopero dei ferrovieri può sempre avvenire anche nel caso che si faccia l'esperimento dell'esercizio di Stato. Anzi, tutto induce a credere che il pericolo sia più probabile e più vicino di ciò che in generale si creda.

Il Governo italiano ha commesso il gravissimo errore di far sue le conclusioni dell'inchiesta Gagliardo, ed ha ribadito l'errore quando si ribellò al giudizio arbitrale, che diceva infondate giuridicamente quelle conclusioni, e ispirate soltanto a concetti politici. E questo errore ha trascinato il Governo alle famose trattative del 1901 coi sedicenti rappresentanti dei ferrovieri, ed ha trascinato Governo e Parlamento ad approvare la legge del 1902.

Naturalmente è noto, e si è radicato nei ferrovieri il concetto di poter tutto domandare e tutto osare. O perchè dovrebbero pensare i ferrovieri che sono i contribuenti italiani che pagano le spese, se questo concetto non lo ha nè il Governo, nè il Parlamento?

Così i ferrovieri aspettano con ansia il 1905, e preparano domande nuove ed iperboliche, ed hanno piena fiducia che il Governo non potrà esimersi dal soddisfarle.

Coll'accettare le conclusioni dell'inchiesta Gagliardo, e col rendersi solidale con i ferrovieri, il Governo credeva di ferire le Società esercenti, senza accorgersi che nello stesso tempo feriva, e assai più gravemente, sè stesso.

Intanto, che farà il Governo nel 1905? Inaugurando l'esperimento dell'esercizio di Stato, e togliendo di mezzo le Società esercenti, potrà il Governo dimenticarsi ancora che sono i contribuenti che pagano le spese per soddisfare le sconfinato domande dei ferrovieri? E la grave delusione di tante speranze lungamente accarezzate, non produrrà un vivo malcontento? O si crede forse che non vi sarà chi si incarichi di soffiare nel malcontento per far divampare lo sciopero?

**

Ma altro genere di ammaestramento ci viene dallo sciopero ungherese, che è bene di studiare con cura.

Abbiamo detto che l'uomo è spinto da una legge naturale a cercar sempre di migliorare le sue condizioni, e qui dobbiamo aggiungere che parimenti per legge naturale quando l'uomo si avvede di non poter raggiungere il suo scopo con le sole sue forze individuali, è spinto ad associarsi con coloro che abbiano interessi eguali o simili, per valersi della maggior potenza che si ha dalla forza collettiva.

Sarebbe mostruoso il condannare questo diritto naturale di associazione, anche nel caso che non fosse chiaramente sancito nella nostra legislazione.

Ma, si noti bene: questo organismo di associazione di pochi cittadini, si sviluppa in seno al grande organismo di tutti i cittadini che costituiscono la società civile, ed è quindi necessario che il fine che si propone l'associazione parziale collimi col fine che si propone l'associazione generale di tutti. Se il fine è diverso, o, peggio, se è contrario, l'associazione parziale non è più che un organismo parassita che si nutre a danno dell'organismo generale, e che bisogna combattere; non è che un fibroma, che il chirurgo è obbligato ad estirpare per salvare l'organismo umano.

Dal punto di vista economico, lo scopo che si propone la collettività generale dei cittadini è l'aumento della ricchezza pubblica, e questo aumento si ottiene in un modo solo, e cioè col migliorare sempre, e rendere sempre più a buon mercato la produzione nazionale.

Stabilito ciò, ne viene per conseguenza che gli operai possono benissimo associarsi e organizzarsi col fine di migliorare le loro condizioni, ma badando bene che questo miglioramento non vada a danno della produzione nazionale. Il miglioramento degli operai non si deve cercare altrove che nel miglioramento della produzione.

Il progresso e il miglioramento della produzione è indefinito, e indefinito sarà anche il miglioramento degli operai; ma necessariamente quello deve precedere questo, come la causa deve sempre precedere all'effetto.

Tutto ciò è di una evidenza palmare, ma disgraziatamente i socialisti non lo vogliono riconoscere. Secondo la dottrina socialista, il lavoro degli operai non è uno dei mezzi che occorrono per ottenere la produzione, ma è cosa che sta da sè, e che è fine a sè stesso; il miglioramento delle condizioni degli operai non deve affatto dipendere dal miglioramento della produzione, ma deve ottenersi in modo indipendente da ogni considerazione economica, e per forza, mediante la lotta di classe. E se si osserva che con queste violenze la produzione riuscirà più cara, essi rispondono che è poco male di fronte al grande beneficio del miglioramento degli operai; se si osserva che i capitali, non trovando più remunerazione, si ritireranno dalle industrie, essi rispondono che la produzione collettiva, come è da loro progettata, non ha bisogno di capitali; se si osserva che si va contro ai fini della società civile, essi rispondono che tutto l'organismo sociale d'oggi deve essere distrutto, per creare un nuovo organismo da loro ideato.

Ma, ammettendo anche che possa avvenire questo giorno nel quale, invece di far le leggi per secondare la natura degli uomini, si arriverà a plasmare e modellare gli uomini per adattarli alle leggi fantasticate e preparate dai socialisti, è certo però che oggi mentre noi viviamo, e ne devono convenire tutti gli uomini di buona fede, tutta l'organizzazione socialista degli operai basata sulla teoria della lotta di classe, si trova in opposizione ai fini che si propone la collettività di tutti i cittadini, e deve essere combattuta come un parassita dannoso.

Ma lasciando la tesi generale e venendo alla questione speciale dei ferrovieri, tanto in Ungheria come in Italia ci troviamo in una posizione falsa e compromettente.

Il Governo italiano, per necessità politiche e per molti errori commessi, si trova oggi nella dolorosa condizione che tutto il debito da esso contratto per provvedere alla costruzione e al riscatto delle ferrovie resta allo scoperto, o, in altri termini, gli interessi annui che si devono pagare vanno intieramente, o quasi, a carico dei contribuenti, i quali pagano così 250 milioni circa per far viaggiare i passeggeri e le merci sulle ferrovie.

Questo stato di cose è talmente anormale, che ogni sforzo del Governo, del Parlamento e di tutti i cittadini italiani dovrebbe essere diretto a modificarlo, e man mano arrivare allo stato normale, nel quale coloro che si servono delle ferrovie pagano e coprono tutte le spese.

Resta inutile il far qui delle lunghe discussioni a questo riguardo, ma certamente è strano che in queste anormalissime condizioni il Governo nel 1901 si sia assunto leggermente di caricare sulle spalle dei contribuenti altri 10,500,000 lire, lasciando un terribile addentellato per ulteriori pretese dei ferrovieri.

Ma è possibile che il Governo italiano ripeta nel 1905 l'errore del 1901, specialmente dopo gli esempi dell'Olanda e dell'Ungheria?

E' troppo evidente che i ferrovieri con le loro domande vanno direttamente contro agli interessi della generalità dei cittadini, ed evidentemente il Governo ha l'obbligo di tutelare gli interessi di tutti contro le pretese di pochi.

In questo modo è assai probabile che verrà lo sciopero più o meno generale dei ferrovieri, ma meglio sopportare i danni dello sciopero, per quanto essi possano essere gravi, perchè questi non si avranno che una sola volta, mentre i danni permanenti al bilancio si ripetono tutti gli anni e per tempo indefinito.

**

Un altro abuso che si commette ad istigazione dei socialisti è l'esagerazione del principio di solidarietà.

L'idea dell'associazione e dell'organizzazione degli operai implica in sè l'idea della solidarietà, e se, come si disse, non si può non ammettere l'organizzazione, bisogna anche ammettere il principio della solidarietà.

Ma le cose più giuste, le cose più sante, se sono esagerate, diventano cattive e dannose a tutti.

Per me, io credo che sia un errore di tattica quello dei socialisti, i quali mettono ogni studio nell'allargare la base di uno sciopero. In una grande Amministrazione non possono mai mancare i malcontenti, ed anche, se si vuole, quelli che hanno serie ragioni di lamentarsi e di protestare. Ma forse che col far concorrere nello sciopero coloro che non hanno alcuna ragione di lagnarsi, si facilita la causa di coloro che hanno realmente queste ragioni? O non avviene piuttosto che aumentando il numero degli scioperanti, lo sciopero perde di serietà e di autorità?

Questa smania dei socialisti di voler sempre allargare la base dello sciopero, viene dal falso concetto che bisogna profittare dell'occasione per muovere guerra al capitale, e come la vera guerra si deve fare coi grossi battaglioni, così si vuole che anche in questa guerra economica i combattenti sieno numerosi. E se da questo sciopero artificialmente ingrandito ne viene danno alla produzione nazionale, se il pubblico ne soffre, tanto meglio; perchè nella guerra si ha per scopo di danneggiare il nemico in qua-

lunque modo. E qui il nemico è il capitale e la società borghese.

Ma non si bada in primo luogo che in guerra, come si può vincere, si può anche perdere, e in questo caso si va contro ad un disastro. Poi non si bada che quello che i socialisti dicono la società borghese, in fin dei conti non è altro che la collettività di tutti i cittadini, e che questi scioperi ingranditi prendono il carattere di rivolta di una categoria di cittadini contro tutti gli altri. Sarà una rivolta « sui generis », ma è in embrione la guerra civile.

E venendo a guardare in modo speciale lo sciopero ferroviario che si prepara in Italia in modo simile a quello che è avvenuto in Ungheria, noi dobbiamo notare che le ferrovie sono diventate un elemento indispensabile della vita cittadina, e che lo sciopero più o meno generale dei ferrovieri ha tutti i caratteri di una ribellione contro la generalità dei cittadini. La lotta contro il capitale, la lotta dei proletari contro i borghesi, come dicono i socialisti, sono tutte parole vane; è una vera ribellione contro la società come è oggi costituita, e il Governo ha lo stretto dovere di combatterla in tutti i modi.

Sono ben lontano dal voler fare l'apologia delle repressioni violente con le armi, ma precisamente per evitare queste repressioni bisogna che il Governo si mostri fermo e risoluto. Dopo tante debolezze e tante finzioni è ormai tempo di parlar chiaro e far capire bene a tutti che tutte le organizzazioni operaie sono lodevoli quando hanno degli scopi che concorrono al bene dell'intera collettività sociale, ma che tutte quelle che hanno per scopo più o meno palese la lotta di classe, la lotta contro il capitale, sono tutte ostili e non possono essere tollerate. E se l'operaio è sempre libero di lavorare o di astenersi dal lavoro, se è anche libero lo sciopero, vi è però un limite naturale nel danno dell'intera società. E se, malgrado tutto, i ferrovieri getteranno il guanto di sfida contro la società, questo guanto deve essere raccolto dal Governo.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

Parlando del gravissimo sciopero nelle ferrovie di Stato ungherese, il *Journal des débats* così opportunamente conclude:

« Questo gigantesco conflitto è una lezione per tutti i Governi che, nell'attuale momento, esitano sulla adozione del miglior sistema d'esercizio delle ferrovie. L'Italia alla vigilia di pronunciarsi a questo riguardo, può studiare con profitto questa esperienza dell'esercizio di Stato, e della sicurezza che offre.

« Nel nostro paese pure, in cui i partigiani dell'esercizio di Stato, sono rumorosi e intraprendenti, ci troviamo di fronte ad un fatto, ad una esperienza che può illuminare i più prevenuti. Lo Stato esercente, lo si vede, non presenta le garanzie che gli si attribuiscono così abbondantemente nelle discussioni. Esso è sottoposto, come i capi delle imprese private, a dei conflitti che diventano tanto più acuti in quanto non c'è alcuno che si interpone fra lo Stato e i suoi impiegati. Lo sciopero prende, in queste circostanze, l'atteggiamento d'una lotta politica.

« Il giuramento di fedeltà, il carattere di funzionari che rivestono questi impiegati, non per nulla un freno. Essi rompono, con cuor leggero, gli obblighi assunti, e tentano di imporre colla forza, arrestando la vita economica di un gran paese, le pretese che essi esigono che non siano discusse ».

AUTOMOTRICE FERROVIARIA SULLE LINEE INGLESI

Anche le Società ferroviarie inglesi, hanno adottato in questi ultimi anni, in alcune linee, delle automotrici ferroviarie in sostituzione dei treni ordinari.

Prime a dare l'esempio sono state le Società Londra-Sud-Ovest e Londra-Brigton-Sud-Est, le quali hanno messo in esercizio nel tronco comune da Fratton a Southsea l'auto-

motrice. Fratton è una piccola città è Southsea un sobborgo di Portsmouth, in estate molto frequentato da bagnanti. La distanza tra le due stazioni di partenza è di poco più di Km. 2. Nella stagione balneare un treno, costituito da una locomotiva e quattro o cinque carrozze, faceva 20 corse di andata e ritorno, a intervalli di circa un'ora una dall'altra. Attualmente una sola automotrice disimpegna lo stesso servizio partendo in entrambe le direzioni ogni 20 minuti. Un'altra automotrice è di riserva.

Le automotrici, della lunghezza di 17 m., sono montate su 2 carrelli ed hanno anteriormente la caldaia a vapore e i due cilindri, che direttamente agiscono sulle ruote anteriori del primo carrello. Dietro alla piattaforma del macchinista è un piccolo spazio, capace di circa una tonnellata di bagaglio, e tutto il resto della vettura è diviso in due scomparti, uno centrale per la terza classe (32 posti) e uno posteriore per la prima (10 posti). Tra i due scomparti viaggiatori e nella parte posteriore della vettura sono poste d'ambo i lati le scalette d'accesso, che mettono in una piattaforma, dove possono trovar posto alcuni viaggiatori in piedi. Da principio si usò una caldaia verticale con m² 0,46 di graticola e 12 m² di superficie diretta di riscaldamento; ma dimostratosi insufficiente, questa fu presto sostituita con altra caldaia orizzontale avente m² 0,62 di graticola e m² 22,8 di superficie direttamente riscaldata. I due cilindri hanno il diametro di 23 cm. e la corsa di 35 cm. La velocità di queste automotrici è di 65 chilometri all'ora, che si raggiunge in circa 30". La vettura è dotata di freno a mano, pesa 24 T e costa circa L. 50.000.

La linea, lunga come si è detto poco più di 2 Km., è percorsa in meno di 5 minuti. I biglietti, che costano circa 20 centesimi in prima e 10 in terza, sono distribuiti nella vettura.

Il personale che prima, nei treni ordinari, era costituito da un macchinista, un fuochista e un fattorino, è ridotto nell'automotrice al solo macchinista e fattorino, il che fa risparmiare nelle spese d'esercizio circa 6 lire al giorno. Altre 8 lire vengono pure giornalmente risparmiate per la economia di carbone, acqua e lubrificanti richiesti dall'automotrice in confronto del precedente treno, cosicchè annualmente col nuovo sistema di trazione si viene a realizzare un'economia di circa L. 5000.

Siccome la stazione di Southsea non fa servizio merci, cosicchè i biglietti possono essere venduti dal solo conducente, il quale mette anche a posto gli scambi, e siccome, ridotto l'esercizio a una sola vettura in movimento in un senso o nell'altro, non v'è bisogno di segnali, il personale della stazione e della linea ha potuto essere diminuito col risparmio annuo di altre L. 9000.

Finalmente anche la spesa di circa L. 2000 per l'illuminazione dei segnali ha potuto essere risparmiata, cosicchè in totale l'economia che con l'adozione dell'automotrice si è finora constatata è all'incirca di L. 5000 + L. 9000 + L. 2000 = L. 16.000 annue.

Ma a questa si aggiungeranno certamente altre economie per la manutenzione e il rinnovamento dell'armamento, molto meno cimentato da una sola automotrice che da un treno, nonché per la manutenzione, il rinnovamento dell'altro materiale d'esercizio.

In seguito a questi ottimi risultati la London-Sudwest introdurrà l'esercizio ad automotrici anche nel tronco Basingstoke-Alton e su altri dove le condizioni speciali del traffico fanno prevedere un notevole vantaggio.

Altro servizio ad automotrici è stato introdotto in Inghilterra, subito dopo l'inizio del precedente esperimento, dalla società esercente la linea Taff-Vale nel tronco Cardiff-Penart. Quivi l'automotrice è lunga m. 17,9, poggia su due carrelli; ha due scomparti viaggiatori separati da una piattaforma, contiene 12 posti a sedere di prima classe e 40 posti a sedere di terza classe; ed anche qui si sono già constatate notevoli economie.

Finalmente la grande Compagnia dell'Est ha già stabilito di adottare il servizio ad automotrici nel tronco Chalford-Stonehouse, lungo Km. 11,3, e la Newport and Alexandra

Doch and Railway Cy le adotterà nel tronco Caerphilly-Pontypridd, lungo Km. 10.4. Quest'ultima Società però adotterà invece delle automotrici a vapore quelle a petrolio, fornite dalla Motor-Car Cy di Londra.

Come si vede, oltre che nel Belgio e nella Francia il servizio con automotrici ferroviarie comincia a far buona prova anche in Inghilterra.

Il primo esperimento che si farà da noi sulla Roma-Viterbo, al quale accennammo nel *Monitore* del 20 febbraio ultimo scorso, dimostrerà se i vantaggi ormai indiscutibili dell'esercizio con automotrici su linee brevi a traffico intenso possono essere conseguiti anche su linee lunghe e a scarso traffico. Noi non ne dubitiamo, poichè è appunto in questi casi estremi che il vantaggio d'un esercizio semplice e più adattabile alle esigenze locali, si fa maggiormente sentire.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

Abbiamo da Iselle che i lavori su entrambi i versanti della grande galleria del Sempione procedono brillantemente. Alla fine del mese scorso erano perforati metri 18.651; rimaneva quindi a perforarsi poco più di un chilometro.

La roccia si presenta buona ai due attacchi, e, se tale si mantiene, il cunicolo verrà forato verso la fine di agosto.

Nello scorso mese la temperatura alla fronte d'attacco verso la Svizzera fu di 46.5° C., e verso l'Italia di 39.0° C.

Le acque provenienti dal tunnel misuravano 729 litri al secondo.

Lo sciopero, di cui parlarono i giornali politici, è completamente scongiurato, avendo l'Impresa accordato un piccolo aumento di salario a tutti gli operai.

L'Impresa prepara grandi feste per il giorno in cui si abatterà l'ultimo diaframma. Come si sa, i lavori del Sempione vennero iniziati nel mese di agosto 1898 e la perforazione meccanica nel dicembre dello stesso anno.

>>

Per la Bologna-Verona.

La Commissione per le ferrovie complementari, intorno alla Poggio Rusco Verona, ultimo tratto della Bologna-Verona, ha ammesse allo studio le due domande per quel tratto della Società Adriatica e della Società Veneta.

Ocorre peraltro un complemento di atti a corredo di une delle due domande.

Quando tali atti saranno giunti al Ministero dei Lavori Pubblici, le due domande saranno simultaneamente prese in esame.

>>

Ferrovia Aulla-Lucca.

La Commissione per l'esame preliminare della domanda di concessione per le ferrovie complementari si è riunita mercoledì al Ministero dei Lavori Pubblici, sotto la presidenza dell'ispettore superiore comm. Zocchi.

Ha preso in esame la domanda per la concessione dei tronchi da Bagni di Lucca a Castelnuovo di Garfagnana e da Aulla a Monzone e dall'Aulla-Lucca autorizzati dalla Legge del 1902.

La Commissione ha riconosciuto non sufficienti i dati tecnici e finanziari, pasti a base della domanda e per ciò si è riservata di deliberare dopo che questi elementi siano

integrati con altri atti che dovrà presentare la Ditta che ha chiesta la concessione.

>>

L'on. Pantano e l'esercizio ferroviario.

Fu di passaggio in questi ultimi giorni a Parigi l'on. Pantano, di ritorno da un giro in Svizzera, Belgio e Germania. L'on. Pantano, accompagnato dal proprio figlio Enrico, ingegnere industriale, si è recato a fare una rapida inchiesta complementare dei suoi studi sull'importante questione dell'esercizio ferroviario di Stato, di cui, come è noto, egli è un caldo fautore, nei paesi dove tale sistema vige attualmente.

Durante il suo viaggio, l'on. Pantano ha potuto conferire a Berlino, a Berna, a Bruzelles, con tutte le personalità che sono alla testa dell'esercizio ferroviario di Stato. Il Presidente della Confederazione Svizzera ha dato un pranzo in suo onore.

Noi vogliamo credere che l'on. Pantano ritornerà in Italia con le sue convinzioni modificate, perchè avrà potuto vedere, sentire e consultare documenti ufficiali constatanti i risultati negativi del sistema d'esercizio di Stato.

>>

Il Direttore Generale della Mediterranea.

Contrariamente a quanto hanno pubblicato i giornali, siamo lieti di poter assicurare che l'infortunio che colse l'egregio comm. Oliva, domenica scorsa a Roma, non ebbe fortunatamente le gravi conseguenze da essi asserite. Trattasi semplicemente di cosa leggera, da cui in pochi giorni egli potrà riaversi.

>>

Onorificenze francesi.

Nell'occasione del suo viaggio in Italia, il Presidente della Repubblica Francese ha conferito le seguenti decorazioni a funzionari delle Ferrovie del Mediterraneo:

Commendatori della Legion d'Onore: conte San Severino Vimercati, presidente del Consiglio d'Amministrazione e comm. ing. Oliva, Direttore generale.

Ufficiali della Legion d'Onore: comm. ing. Giovanni Ferrari, direttore dell'Esercizio a Napoli; comm. ing. Alberto Pennachio, capo servizio del Mantenimento e Lavori a Torino; cav. ing. Enrico Topia, capo servizio Trazione e Officine a Torino; comm. C. Ricci, capo servizio Movimento e Traffico a Napoli; cav. ing. Francesco Stanzani, capo servizio Trazione e Officine a Napoli; cav. ing. Sigismondo Ferrari, ispettore principale capo all'Ufficio di Rappresentanza a Roma.

Venne pure concessa l'onorificenza di *Cavaliere della Legion d'Onore* al cav. uff. Martigny, rappresentante in Italia delle Ferrovie P. L. M., Nord ed Est francesi.

Mandiamo le nostre congratulazioni agli egregi decorati.

>>

I biglietti chilometrici in Svizzera.

A proposito della distribuzione dei biglietti di abbonamento chilometrici, i quali hanno già formato oggetto di lunghi studi e trattative anche in Italia, senza però riescire ad una conclusione positiva, per le difficoltà soprattutto della ripartizione del prodotto per linea, riceviamo notizie da Berna che la Direzione Generale delle Strade ferrate svizzere ha testè terminata l'inchiesta della quale era stata incaricata dal Consiglio Federale, sulla introduzione dei biglietti chilometrici.

L'anzidetta Direzione è giunta alla conclusione che l'introduzione dei biglietti chilometrici condurrebbe ad una riduzione dei prodotti di almeno un milione di franchi per anno.

In conseguenza la Direzione Generale stessa ha proposto di rinunciare, provvisoriamente, ad introdurre i biglietti chilometrici e ad attendere, prima di prendere una decisione definitiva, fino al momento nel quale si possederanno dei dati precisi sulle conseguenze finanziarie delle riduzioni di tasse accordate ai viaggiatori dopo l'anno 1903, le quali sono andate in vigore dal 1° del corrente mese. Tuttavia la Direzione generale predetta proseguirà saltuariamente, allo scopo di raccogliere tutte le desiderabili informazioni.

Ci risulta poi che il Consiglio Federale svizzero dopo di aver presa conoscenza del rapporto della Direzione generale, si è uniformato alle conclusioni di questa e presenterà pertanto proposta nel medesimo senso alle Camere federali.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, per le tre classi, dalla stazione di Giulianova a quelle di Ancona, Tortoreto-Nereto, Montepagano-Rosburgo, Mosciano e San Benedetto del Tronto; da quella di Palazzo sull'Oglio per la stazione di Capriolo; e d'accordo poi con la Mediterranea, ha disposto perchè nella circostanza dei festeggiamenti (mostre, corse, gare, concerti, ecc.) che avranno luogo in Torino dal 2 maggio al 7 giugno p. v., i biglietti normali di andata-ritorno, che saranno rilasciati da Bologna e da Modena per Torino, nel periodo 2 maggio al 4 giugno, siano validi per effettuare il viaggio di ritorno fino al quinto giorno, compreso quello del loro acquisto, e quelli rilasciati da Modena il 5 giugno siano validi fino al giorno 8, salva la maggiore validità normale.

><

Tariffe speciali italo-inglese-belga.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta delle tre principali Amministrazioni ferroviarie per la ristampa delle due tariffe speciali comuni italo-inglese ed italo-belga-neerlandese e della speciale n. 55 compresa nella tariffa italo-germanica, in vigore per i trasporti delle derrate alimentari in servizio cumulativo internazionale, dovendosi riportare nelle tariffe medesime i prezzi italiani della tariffa eccezionale n. 902, piccola velocità accelerata, istituita con Regio Decreto 24 giugno 1903, pel trasporto di dette merci in servizio internazionale.

><

Ferrovia Mercato San Severino-Salerno.

(Esercizio economico).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto dell'esercizio economico, limitatamente al trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e biciclette sulla linea Mercato San Severino-Salerno.

Il nuovo progetto è in massima conforme a quello stato già attuato sulla linea Sicignano-Lagonegro, e fa solo eccezione per quanto concerne la forma di tariffa, la quale, anzichè a zone è chilometrica ed è uguale a quella adottata per la linea da Sparanise a Gaeta e vigente pure sulla linea da Avellino a Cancellò. Il nuovo progetto considera anche l'estensione del servizio cumulativo ai biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno tra località della linea in parola, e località della linea in contatto Mercato San Severino-Avellino.

Per quanto riguarda l'applicazione delle concessioni speciali, della tariffa militare, della riduzione della tassa

erariale per l'intero prodotto viaggiatori della linea, ecc., come pure per la tassa di bollo, valgono interamente le condizioni per la linea da Sicignano a Lagonegro.

Ci risulta che la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo ha fatto le più vive premure al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè dai Comuni interessati, che vengono favoriti dalla tariffa ridotta, ottenga la costruzione delle strade d'accesso alle stazioni ferroviarie, in difetto delle quali l'uso della ferrovia da parte delle rispettive popolazioni rimarrebbe sempre e con qualunque tariffa ostacolata.

><

Trasporto di derrate alimentari dalla Sicilia al Continente ed all'estero.

Con recente Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne approvato un provvedimento avente lo scopo di promuovere e facilitare il trasporto delle derrate alimentari, delle frutta, delle ortaglie, delle verdure e degli agrumi, dalla Sicilia al Continente italiano ed all'estero, consentendo, mediante opportune cautele, che le tasse di porto per le spedizioni a vagone completo delle merci suindicate vengano, in via di esperimento, gravate sulle spedizioni medesime, e perciò pagate dal destinatario.

><

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e Calcutta.

Dal 21 al 29 del mese di aprile u. s., si tennero in Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, delle conferenze per esaminare il progetto definitivo di convenzione, condizioni e tariffa, per il servizio cumulativo ferroviario-marittimo fra l'Italia e Calcutta, con la Società Veneziana di Navigazione a vapore.

Hanno preso parte alla conferenza:

Per il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate: Comm. rag. Giovanni Sanguini, R. Ispettore Capo delle Strade Ferrate, presidente; cav. avv. Giacinto Lugramani, R. Sotto Ispettore e Giovanni Gusso, aiutante-segretario. — *Per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi:* Commendatore Paolo Lonardi, Ispettore Superiore. — *Per la Società esercente la Rete Mediterranea:* Marcello Schönbeck, Ispettore principale capo dell'Agenzia Commerciale; avvocato Rinaldo Riva, Ispettore dell'Agenzia Commerciale. — *Per la Società esercente la Rete Adriatica:* Ing. Ernesto Forcignano, Ispettore della Direzione Generale; avv. Ardengo Montauto, Ispettore della Direzione Generale; avv. Carlo Dezza, Ispettore Capo principale della Direzione del Movimento e Traffico; Carlo Torresan, Ispettore della Direzione medesima; Egisto Carcassi, Ispettore Capo principale della Divisione Controllo-prodotti ed Egisto Monsacchi, Applicato principale alla Divisione stessa. — *Per la Società Veneziana di Navigazione a vapore:* Cav. Gualtiero Fries, Consigliere Delegato.

Nelle conferenze anzidette si è proceduto all'esame particolareggiato del progetto di tariffa e vi si sono di comune accordo introdotte le modificazioni e varianti riconosciute convenienti.

Questo esame è stato preceduto da una lunga discussione concernente la questione pregiudiziale, se in diritto siano o meno gli esercenti tenuti, in forza dell'art. 25 del capitolato d'esercizio ad ammettere il servizio cumulativo ferroviario-marittimo del quale si tratta; ritenendo i delegati sociali che tanto meno poi possa essere imposto agli esercenti un servizio cumulativo del genere sulla base di tariffe ridotte e di condizioni non conformi a quelle contenute nelle convenzioni ferroviarie approvate colla legge 27 aprile 1885.

Il problema ferroviario di Torino.

Nella seduta del 4 corrente, nel Consiglio Comunale di Torino, si è svolta la discussione sulle proposte comunicazioni della Giunta Comunale in merito alle questioni ferroviarie che interessano in generale il Piemonte e la Città in particolare.

Per quanto riguarda il problema del riordinamento delle stazioni, per il quale si calcola occorra una spesa di 16 ovvero 20 milioni, opportunamente il Consiglio pensò che sarebbe stato intempestivo prendere una deliberazione in merito ai vari progetti, ed approvò il seguente Ordine del giorno:

« Il Consiglio: preso atto della Relazione del Sindaco; ritenuto che sia attualmente prematura ogni deliberazione di preferenza sui vari progetti implicanti il desiderato abbassamento del piano del ferro; passa all'ordine del giorno, nella certezza che il Sindaco solleciterà dal Governo lo studio e la risoluzione dei problemi relativi ».

La questione della progettata ferrovia Torino-Martigny ha sollevato parecchie critiche e non trovò d'accordo i Consiglieri sull'utilità di quest'arteria, che qualcuno pretenderebbe servisse ad istradare verso Torino una parte del traffico dell'Europa Centrale.

Il senatore Sambuy non si peritò di chiamarlo un errore madornale, mentre il Depanis giustamente avvertiva che non bisognava lasciarsi illudere dalla fisima del traffico coll'Europa Centrale, non potendosi con un valico spostare la posizione di una città.

Così il Consiglio addivenne alla conclusione di doversi studiare un piano organico di valichi alpini prima di prendere una deliberazione concreta. Un ordine del giorno in questo senso fu approvato.

Il Consiglio ha poscia approvato il seguente Ordine del giorno relativamente alla ferrovia Cuneo Nizza e alla Garessio-Oneglia:

« Il Consiglio Comunale prende atto delle comunicazioni del Sindaco relativamente al concorso di lire settemila per lo studio della ferrovia Garessio-Pieve di Tecolunga, e, riaffermando la necessità di una pronta attuazione della ferrovia Cuneo-Nizza, invita il Sindaco ad insistere presso il Governo perchè non si ritardi più oltre la presentazione del relativo progetto di legge solennemente promesso ».

La discussione della questione ferroviaria in Consiglio terminò con l'approvazione di un'istanza al Governo perchè solleciti il riscatto della linea Santhià-Biella.

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha espresso l'avviso che « giusta i criteri di massima costantemente applicati in materia di *polizia delle strade*, deve ritenersi strada di montagna quella che, pur non trovandosi ad un livello sul mare superiore ai mille metri, si svolge però su di un terreno il cui declivio trasversale alla strada è prevalentemente superiore al 20 0/0. Basterà perciò, a termini di legge, che i fabbricati da costruirsi lungo la detta strada abbiano una tal distanza dal ciglio stradale da impedire che lo stillicidio cada sul piano della strada stessa. Nè potrà ammettersi, in proposito, che esista violazione di legge, finchè la costruzione del fabbricato non sia giunta al punto da far prevedere in qual modo saranno raccolte e convogliate le acque della copertura.

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso

la seguente decisione su di una vertenza sollevata dal Comune di Venezia contro il Ministero dei Lavori Pubblici in materia di *derivazione di acque pubbliche*:

« La Legge sulle opere pubbliche e quella 10 agosto 1884, disciplinando le derivazioni di acque pubbliche, si occupano soltanto delle contravvenzioni che si commettono contro i corsi di acque pubbliche, e non di quelle che riguardano i canali o manufatti in cui l'acqua dei corsi pubblici sia derivata. L'azione della Legge, perciò, non continua sull'acqua derivata, se non quando l'acqua stessa debba venire restituita al corso pubblico.

« Quando però, come nella specie, un canale di acqua, derivata da un corso pubblico e di proprietà d'un Comune, serve ad uso pubblico, è lecito all'autorità comunale di invocare, in base alla legge sulla pubblica igiene, l'intervento del Ministero dell'Interno o del Prefetto, per far valere, contro altri Comuni, attraversati dallo stesso canale, le disposizioni regolamentari dettate da esso Comune per garantire la potabilità e l'uso dell'acqua ».

— Il Consiglio di Stato ha ritenuto che ha i caratteri, a termini di legge, per essere iscritta nell'elenco delle strade comunali, la via vicinale che, attraversando il territorio di due Comuni e collegandosi con altra strada, serva a porre in comunicazione coi rispettivi capoluoghi alcune frazioni dei Comuni medesimi.

L'onere assunto dagli utenti, col costituirsi in consorzio permanente per la manutenzione di una strada che si trovi nelle condizioni anzidette, non costituisce una obbligazione a tempo indeterminato verso i Comuni interessati, i quali, data la comunaltà della strada, non possono sottrarsi all'obbligo di mantenerla, esonerando così gli utenti da una spesa che ad essi Comuni compete.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Firenze, sentenziando in materia di *infortuni sul lavoro*, ha giudicato che la legge degli infortuni sul lavoro è legge di *jus singulare* derogativa ai principi generali di diritto, da interpretarsi restrittivamente.

Deve intendersi per infortunio « in occasione di lavoro » secondo l'art. 7 della legge, soltanto quello che avvenga nell'esecuzione del lavoro e pel lavoro stesso, cioè nel tempo e luogo del lavoro, e per causa, sia pure indiretta, del lavoro stesso ».

— La Corte d'Appello di Genova ha sentenziato che « La Società ferroviaria è responsabile dei danni derivati ai privati dalle opere da essa costruite per conto dello Stato ».

— La Cassazione di Roma ha giudicato che « il deviatore ferroviario non è ufficiale pubblico, ma persona incaricata di pubblico servizio ».

— La Cassazione stessa ha invece ritenuto che « i cantonieri stradali sono pubblici ufficiali, ai sensi dell'articolo 207 del codice penale ».

— In materia di *piani regolatori edilizi*, la Cassazione di Torino ha emessa sentenza dalla quale risulta che: « Non è dovuta alcuna indennità al proprietario di un fondo designato per l'espropriazione in un piano regolatore, per la limitazione della sua proprietà, consistente nel divieto di far costruzioni o modificazioni non conformi alle norme tracciate nel piano durante il tempo che trascorre dall'approvazione di esso all'effettiva e definitiva espropriazione ».

— La stessa Cassazione di Torino, in materia di *regolamenti edilizi*, ha sentenziato quanto appresso: « La

violazione degli articoli di un regolamento comunale edilizio, regolarmente approvato, può essere denunziata in Cassazione. Le disposizioni dei regolamenti locali edilizi relative alle strade pubbliche, sono applicabili anche alle strade vicinali gravate di servitù a favore del pubblico, le quali si trovino nell'interno dell'abitato ».

— La Corte di Cassazione di Roma ha sentenziato quanto appresso in materia di *elettricità*:

1) Non costituisce reato di esercizio arbitrario delle proprie ragioni con violenza sulla cosa il fatto del Direttore di una Società per la distribuzione di energia elettrica il quale taglia i fili conduttori di una linea privata, per aver ritenuto che l'utente abbia violato il contratto;

2) La Legge 7 giugno 1894, sull'impianto di condutture elettriche, ha creato delle vere servitù legali per il loro passaggio attraverso i fondi altrui o le pubbliche strade, con carattere di servitù prediali anziché personali.

Conseguentemente, costituita la servitù in seguito all'assenso del Prefetto, per l'impianto della conduttura, essa è personale al concessionario, ma passa a coloro cui egli ceda l'impianto, senza bisogno di un nuovo assenso del Prefetto.

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(Gare lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Società Adriatica ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori per la costruzione del nuovo marciapiedi e di tre passerelle nella stazione di Castellammare Adriatico, per L. 5200. Delle 8 Ditte ammesse alla gara, solo 3 hanno presentato offerte variabili dall'8.05 al 12.60 0/0 di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pasquale Bernabei di Ofena, quale migliore offerente (12.60 0/0).

(Approvazione contratti lavori).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Maschinenfabrik, di Esslingen, per la fornitura di 4 locomotive con tender;

Società Italiana ing. Ernesto Breda, di Milano, per la fornitura di 14 locomotive con tender;

Luigi Rizzi, di Modena, per la fornitura di tre colonne idrauliche, tipo R. A., e di una piattaforma girevole da m. 15;

Ditta Ing. Vincenzo D'Elia, per l'ampliamento della casa cantoniera al km. 34.632 della linea Zollino-Gallipoli.

(Gara aperta per tubi ghisa).

Il 9 corr., presso la Società Adriatica, avrà luogo la gara per la fornitura di 3080 tubi normali in ghisa a calice ed orlo, occorrenti per l'impianto della condotta d'acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Carsoli.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Società Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione dei magazzini merci a P. V., nella stazione di Milano Porta Ticinese. Delle 19 Ditte ammesse alla gara, 10 presentarono offerta di ribasso, e l'appalto rimase aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Fratelli Ottavio e Luigi Viganò, di Milano, che fece il ribasso del 10 0/0.

Presso la Società stessa ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di consolidamento della galleria Zango

sulla linea Sicignano-Castrocucco. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 5 hanno presentato offerte di ribasso, e l'appalto è rimasto aggiudicato provvisoriamente alla Ditta Agostino Salvati di Roccapiemonte, che ha fatto il ribasso del 14 80 0/0.

Presso la medesima Società ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di difesa sulla sponda destra, a monte del ponte sull'Agogna. Delle 7 Ditte ammesse, 4 hanno presentato offerta di ribasso, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Pietro e Carlo Bertolotti, che ha fatto il ribasso del 20 0/0.

(Contratti approvati).

Il Comitato d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo nella sua seduta del 6 maggio 1904, ha, fra altri, approvato i seguenti contratti:

colla Ditta L. Guèret Limited, di Cardiff, per fornitura di tonn. 3000 di carbone grosso mezzo grasso;

colla Ditta Salvati Agostino, di Roccapiemonte per ricostruzione di dieci fosse di lavaggio della rimessa locomotive di Napoli Centrale, con fondazione su platea di cemento armato;

colla Ditta Fratelli Romei, di Siena, per sistemazione di 52 ponticelli a fasci di rotaie sulla Montepescali-Asciano;

colla Ditta Municchi ing. Pietro, di Napoli, per sistemazione tratta in frana fra i km. 70.100-70.700 della Battipaglia-Reggio;

colla Ditta Garibaldi Antonio, di Diano Marina, per costruzione muro di sottoscarpa a mare fra i chilometri 118.080-118.240 della S. P. D'Arena-Confini Francese e rivestimento a secco fra i km. 118.330-118.359, in seguito alle mareggiate del 1° e 5 dicembre 1903;

colla Società Italiana di fonderia in ghisa e costruzioni meccaniche, già Fratelli Balleydier, di S. P. d'Arena, per fornitura di due gru idrauliche isolate;

colla Société Anonyme d'Ongrè, per fornitura di 100 assi diritti in acciaio fuso Martin Siemens;

colla Ditta Sanguineti G. B. e fratello e nipote, di Lavagna, per consolidamento muro a secco di controriva presso l'imbocco ovest della galleria Lardea al km. 576-615 della Savona-Spezia;

colla Ditta Larini Nathan e C., di Milano, per fornitura di 12 carrelli di ferro, per cantonieri, con tavolato in legno, muniti di freno, ma non di assi e ruote;

colla Ditta Andrea Bonardi, di Alessandria, per fornitura di 50 garette per guardiani.

><

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di una coppia di apparecchi metti-petardi multipli a mano in precedenza del segnale posto nella galleria di Ariano, a protezione della stazione di Pianerottolo, sulla linea Foggia-Napoli, per L. 1900.

Impianto nella stazione di Voltana della stadera a ponte tolta d'opera dalla stazione di Savignano di Romagna, per L. 550.

Costruzione di una briglia attraverso il torrente Cervaro, in corrispondenza al km. 52.003 della linea Foggia-Napoli, per L. 12,800.

Consolidamento del rivestimento in pietrame a secco della scarpa a valle della ferrovia fra i km. 196.370 e 196.529, e costruzione di una scogliera fra i km. 196.860 e 196.960 della linea Bologna-Otranto, per L. 11,200.

Gettata di massi da scogliera nel gorgo formatosi sotto

l'ultima arcata del ponte Bisenzio, al km. 17.499 della linea Firenze-Pistoia-Pisa, per L. 1100.

Riduzione a dormitorio per il personale viaggiante di un locale nella stazione di Legnago, per L. 1750.

Copertura con tettoia del piano caricatore dello scalo merci verso città, nella stazione di Molfetta, per L. 5400, di cui L. 5000 per i lavori da appaltarsi.

Applicazione di scalette, maniglie e montatori ad alcuni veicoli intercomunicanti ed a terrazza aperta, onde facilitare il collocamento e la rimozione dei segnali di coda, per L. 16,000.

RETE MEDITERRANEA:

Copertura con volto in mattoni, di un tratto del canale Carlo Alberto, presso la stazione di Alessandria, per L. 175.

Interrimento della cantina del fabbricato viaggiatori della stazione di Costigliole d'Asti, per L. 120.

Riparazione dei guasti arrecati alla ferrovia Taranto-Reggio dalle piogge, fra i km. 402.665 e 403.006, per L. 2970.

Consolidamento del quarto di cono sinistro a monte del ponte sul torrente S. Antonio, al km. 167.077 della linea Reggio-Castrocuoco, per L. 250.

Consolidamento del ponte sul rivo Ricavo al chilometro 289.912 della linea Roma-Pisa, per L. 200.

Sostituzione di legnami nel tetto del fabbricato viaggiatori della stazione di Palo, per L. 100.

Ricostruzione di 10 fosse di lavaggio della rimessa locomotive nella stazione centrale di Napoli, per L. 42,500.

Consolidamento del muro controripa a sinistra della trincea fra i km. 288.540 e 288.610 della linea Cancellor-Avellino, per L. 630.

Riparazione dei danni causati alle coperture dei fabbricati compresi fra le stazioni di Grosseto e di Cecina dagli uragani, per L. 280.

Rifacimento di metri 2177 di binario e di due scambi nelle stazioni di Pinerolo, Piscina, None, Candiolo e Sangone, sulla linea Torino-Pinerolo, per L. 21,900, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento di metri 135 di binario e di uno scambio semplice, modello D, nella stazione di Alpignano, per L. 1950, oltre il materiale d'armamento.

RETE SICULA:

Attrezzamento di un carro da destinarsi alla verifica e riparazione delle stadere a ponte bilico per la pesatura dei carri, nelle stazioni della Rete, per L. 2700.

Costruzione di un cunettone e relativa briglia dietro il muro di chiusura, lato a mare, della stazione di Lentin, per L. 2500.

Rivestimento del cunettone a valle del ponticello di m. 2, laterale al passaggio a livello al km. 296.351 della linea Catania-Siracusa, per L. 1250.

Costruzione di un magazzino e di un locale ad uso scaldapiedi, nella staz. centrale di Palermo, per L. 7008.

>>

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Sistemazione di nove ponticelli e sottovia a travate metalliche fra i km. 2.594 e 24.067 della linea Udine-Pontebba, per L. 29,000, di cui L. 4600 per i lavori da appaltarsi.

Rinnovamento di m. 3042 di binario fra i km. 123.420 e 126.570 della linea Orte-Falconara, per L. 3960, oltre il materiale d'armamento.

Provvedimenti da attuarsi nella stazione di S. Benedetto del Tronto per accelerare la fornitura d'acqua dei treni della valigia indiana, per L. 25,500.

Miglioramenti nel servizio d'acqua potabile sul tronco Cervaro-Benevento, per L. 12,480.

Spostamento della linea telegrafica lungo la deviazione della fermata Colico-Sondrio fra i km. 19.425 e 22.376 in corrispondenza del cono di deviazione del torrente Tartano, per L. 10,900.

Costruzione degli impianti occorrenti al lavaggio e alla disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nelle stazioni di Terni, Foligno, Bastia, Perugia, Fossato Vico e Fabriano, per L. 20,000.

Impianto del servizio d'acqua potabile nella stazione di Campobasso, per L. 770.

Regolarizzazione degli scoli d'acqua al km. 37.900 della linea Bologna-Pistoia, per L. 16,000, di cui lire 14.000 per i lavori da appaltarsi.

Sostituzione nella stazione di Castellammare Adriatico di una stadera a ponte a rotaie continue a quella di vecchio tipo ivi in opera, per L. 5600.

Consolidamento della soprastruttura di 45 ponticelli sulla linea Orte-Foligno-Falconara, per L. 4500.

Consolidamento della trincea al km. 48.090 e della scarpa a destra della trincea al km. 46.900 della linea Foggia-Potenza, per L. 3670, di cui L. 3300 per i lavori da appaltarsi.

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento della parte sinistra della trincea Oliveta fra i km. 247.129 e 247.264 della linea Montepescali-Asciiano, per L. 10,600, di cui L. 10,000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione del muro di sottoscarpa a mare fra i km. 118.080 e 118.240 della linea Sampierdarena e il confine francese, fra le stazioni di S. Lorenzo e di S. Stefano Riva, per L. 24,900.

Formazione di un locale sotterraneo per il deposito del bagaglio nella stazione centrale di Milano, per L. 8950.

Costruzione di un locale ad uso lampisteria nella stazione di Collesalveti per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, per L. 950.

Prolungamento della scogliera a monte del ponte al km. 230.575 fra le stazioni di Montecantico e di Paganico sulla linea Montepescali-Asciiano, per L. 2400.

Riordino dei pavimenti in alcuni locali del padiglione reale nella stazione di Monza, per L. 630.

Riordino dei locali delle RR. Poste nella stazione di Luino, per L. 660.

Sistemazione di impianti per il lavaggio dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Roma-Termini, per L. 18,250.

Impianto nella stazione di Angri della bilancia a ponte a rotaia continua da 30 tonn. in opera nella stazione di Feroleto Antico, per L. 900.

Primo risanamento della massicciata nella galleria di Mesco fra le stazioni di Levanto e di Monterosso sulla linea Pisa-Genova, per L. 36,000.

Provvista di materiali metallici di armamento, per L. 2,300,000.

Rinforzo al traliccio delle travi principali del ponte sul Po presso Mezzanacorti sulla linea Voghera-Pavia, per L. 420,000.

Rinforzo degli attacchi dei traversi e delle lungherine della sede ferroviaria del ponte di Mezzanacorti suddetto, per L. 110,000.

Costruzione del muro di sostegno lungo la roggia dei

Mulini al km. 11.553-11.690 della linea Milano-Chiasso, per L. 5900.

Prolungamento del binario morto nella stazione di Seravalle Scrivia, per L. 2240, oltre il materiale d'armamento.

><
Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) È stato concesso alla Fabbrica di candele steariche di Mira di effettuare i suoi trasporti di acido stearico, sapone comune, sego depurato, parafina, acido oleico, glicerina, carta grossolana da imballaggio e cassette di legno da imballaggio scomposte in assicelle, in partenza da Marano per Roma, al prezzo di L. 26 per tonnellata e coll'impegno di un traffico minimo annuo di 300 tonnellate;

2) Venne concesso alla Ditta Carmine Pezzullo di effettuare i suoi trasporti di canapa, stoppa e lino da Frattamaggiore, Sant'Antimo, Aversa, Marcianise e Caserta, in destinazione di Cornuda e Vicenza, al prezzo di L. 29 per tonnellata, e coll'impegno annuo di 1000 tonnellate di tali trasporti;

3) È stata rinnovata per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1904, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Ottolenghi, per trasporti di tessuti di lana, in transito a Vercelli da e per Biella;

4) E' stato consentito che, durante la campagna bacologica si possano trasportare coi treni diretti ed accelerati, mediante il pagamento delle relative soprattasse, le foglie di gelso in partite, di peso superiore ai 50 chilogrammi;

5) Venne rinnovata per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1904, ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Alberto Marchis e Comp., per trasporto, a carro completo, di terra refrattaria;

6) La concessione accordata alla Società Molini Alta Italia, per trasporti, a vagone completo, di grano, farina, semolino, crusca e cruschello da Pegli e da Bolzaneto a località delle due riviere, è stata rinnovata alle medesime condizioni, per periodo dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905;

7) La validità della estensione della tariffa locale n. 210, piccola velocità, serie B, è stata prorogata, fino a nuovo avviso, ai trasporti di legname greggio in partenza dalle linee Caserta-Avellino, Avellino-Benevento, Sparanise-Gaeta e dalle stazioni di Aversa e Petina, in destinazione di Bisceglie, Monopoli, Trani e Gallipoli. E' stata altresì prorogata la estensione delle riduzioni da 250 a 200 chilometri del limite minimo di percorrenza stabilito per fruire dei prezzi della serie B della tariffa medesima;

8) E' stata rinnovata alle stesse condizioni, per un altro anno, la concessione accordata alla Società Adria di Venezia, per trasporti da Milano a Venezia di pelli salamoiate;

9) Venne concesso alla Ditta Fratelli Pesenti di trasportare 500 tonnellate di cemento da Bergamo ad Ancona, al prezzo di L. 16 a tonnellata, tutto compreso, carico e scarico a cura e spese delle parti. La concessione avrà la durata di tre mesi;

10) E' stato concesso alla Ditta Fratelli Geranzani di effettuare i suoi trasporti di carboni vegetali da Celle Bulgheria a Napoli, coll'abbuono del 5 0/0 sulle tasse a tariffa ordinaria, escluso il diritto fisso, mediante vincolo di un traffico minimo di tonnellate 1500, da espletarsi entro il mese di luglio del corrente anno;

11) Venne concesso alla Ditta Fratelli Pesenti di effettuare i suoi trasporti di calce e cemento da Paratico a Milano, coll'abbuono di L. 0.30 la tonnellata e coll'obbligo di un quantitativo minimo annuo di 4000 tonnellate;

12) E' stata rinnovata per un altro anno, a datare dal 1° luglio 1904 ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Figli di Luzio Crastan, per trasporti di caffè di cicoria e di amido, a carro completo, da Pontedera a Roma Termini ed a Roma Trastevere.

— Con recente decreto dei Ministeri interessati è stata approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per la quale, la tariffa locale n. 227, piccola velocità, viene estesa ai trasporti di materiale per ferrovie portatili (anche nuovo) in partenza dalla stazione di Voltri.

— Ferme restando le tariffe, condizioni e norme, attivate il 1° marzo 1903, per il servizio di Messaggerie Italiane con talune località estere d'oltremare, il servizio in parola, istituito in via di esperimento per un anno, è stato prorogato fino a nuovo avviso.

Ing. GIUSEPPE BOCCA

Poco più che cinquantenne si spegneva il giorno 5 corrente, colpito da repentino male, l'ing. GIUSEPPE BOCCA, Ispettore principale Capo della Sezione principale Manutenimento e Lavori di Cuneo delle Ferrovie del Mediterraneo.

La luttuosa notizia, sgomentando i vecchi amici del povero Bocca, ha del pari vivamente addolorato i suoi superiori, i colleghi ed i subalterni, che in lui ebbero tutti ad ammirare le impareggiabili doti di mente e di cuore.

In quasi trent'anni di servizio ferroviario ha sempre compiuto rigidamente il proprio dovere, non curando la sua persona, ma sempre fissa la mente al bene dell'azienda ferroviaria ed al progresso dell'ingegneria.

Mente coltissima e pronta, si distinse nella dirigenza dei lavori per il porto di Genova, che stanno a testimoniare della sua valentia.

Al Servizio centrale Manutenimento e Lavori, ove stette per sei anni, lasciò esempio insuperato di capacità e buon volere. Reggendo ora la Sezione principale di Cuneo, con vero amore, si preparava ad altri passi nella sua carriera, che l'inesorabile morte volle troncargli.

Quanti lo conobbero lo rimpiangono di cuore e serberanno perenne il ricordo delle sue virtù.

Questo universale compianto valga a lenire lo strazio della veneranda madre, che nell'infinito amore del suo Giuseppe trovava il conforto principale della sua vecchiaia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Il Consiglio comunale di Venezia ha approvato ad unanimità il seguente ordine del giorno: « Approvazione della convenzione preliminare fra il Comune e la Provincia ed i signori ingegneri Almagià e Cesaroni per la concessione della costruzione e l'esercizio della ferrovia della Valsugana ».

Ferrovia Garesio al mare. — Domenica si tenne a Garesio un Comizio popolare per la ferrovia da Garesio al mare. La riunione riuscì importante per numero dei personaggi presenti e per le adesioni giunte.

Intervennero infatti gli onorevoli Calleri, deputato del collegio, e Curreno, deputato di Cherasco, i consiglieri

provinciali della valle e di Pieve di Teco, sindaci, consiglieri comunali, ecc.

Aderirono parecchi deputati, senatori, ed altre notabilità tecniche, industriali, ecc.

Il Comizio, dopo una importante discussione, ha approvato all'unanimità un ordine del giorno col quale si fanno voti per l'esecuzione pronta della Cuneo-Nizza e della susseguente Garressio-Oneglia, interessando tutti i pubblici rappresentanti alla tutela di questi *desiderata*, mantenendo intanto viva l'agitazione.

Ferrovia Livorno-Vada-Cecina. — Dal Consiglio di Stato è stato emesso parere sulla domanda di concessione della Livorno Vada-Cecina, fatta dalla provincia di Livorno. Il parere conchiude in senso favorevole alla costruzione della ferrovia, ma con osservazioni sulla forma di concessione proposta, notando, fra altro, la probabile insufficienza del massimo sussidio chilometrico consentito dalla vigente legge. Cosicché si renderebbe necessario un nuovo studio della questione, e forse la soluzione di essa con provvedimenti legislativi.

Ferrovia Monza-Besana-Molteno. — La Commissione incaricata dell'esame preliminare delle domande di concessioni ferroviarie, a proposito di questa linea, ora, nel dubbio se il Governo doveva concedere per essa L. 6000 al chilometro, oppure solo L. 4500, come opinava il Consiglio di Stato in vista del contributo degli enti locali, la Commissione stessa fu di parere che il sussidio per questa linea dev'essere di L. 6000, e solo di L. 5000 per la derivazione alle Fornaci di Briosco.

Ferrovia Fano-Germignano. — La Commissione per l'esame preliminare delle domande di concessioni ferroviarie ha studiato le tre domande di concessione della ferrovia Fano-Germignano, ed ha opinato che nessuna di esse potesse venire accolta.

Ferrovia Thiene-Asiago. — A Vicenza la Commissione esecutiva per questa ferrovia ha recentemente votato un ordine del giorno in cui il Comitato promotore accorda ampi poteri alla Commissione esecutiva della costituenda linea abilitandola ad intervenire alla stipulazione dei necessari contratti con le imprese assuntrici la costruzione e l'esercizio della linea; concludere col Governo, Provincia, Comuni ed altri enti morali che voteranno sussidi, concorrendo inoltre in tutti quegli atti che all'uopo si renderanno necessari pel conseguimento del fine proposti.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 aprile 1904.* — Nella decade 11-20 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,175,653, con un aumento di L. 351,740.49 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 aprile 1904 si ragguaglia a L. 136,234,539, presentando un aumento di L. 5,422,333.11 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 aprile 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 408,575, e presentano un aumento di L. 31,761 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 aprile 1904 ammontano a L. 40,488,442, con un aumento di L. 471,108 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Varese-Marnago. Il Comitato promotore di questa tramvia, ultimati ora i suoi studi e raccolti i fondi necessari alla Camera di Commercio di Varese, il 3 corrente ha deliberato l'immediata costruzione della nuova linea elettrica Varese-Marnago e viceversa, affidandone la costruzione alla Società « La Prealpina ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie federali svizzere. — Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate federali, riunito sabato scorso a Berna, ha approvato la gestione ed i conti per l'esercizio 1903, i quali devono poi ottenere l'approvazione delle Camere federali.

Il Consiglio d'Amministrazione decise poi, a forte maggioranza, di far costruire la progettata linea sulla sponda nord del lago di Brienz.

Questa via, che sarà a scartamento ridotto e costerà 5 1/2 milioni di franchi, si unirà a Brienz colla linea del Brunig. La costruzione della ferrovia del lago di Brienz è però subordinata: 1° all'approvazione delle Camere federali; 2° al versamento, per parte del Cantone di Berna, per un periodo di dieci anni, di un sussidio annuale di fr. 40,000.

Inoltre il Consiglio d'Amministrazione ha deciso ancora: 1° di emettere degli abbonamenti a mezza tassa per i ragazzi; 2° di domandare alle Camere federali dei crediti suppletivi per l'ammontare di fr. 1,467,510 per l'esercizio 1904. Su questa somma, franchi 500,000 saranno consacrati al rifacimento della muratura del tunnel di Grandvaux.

Il Consiglio d'Amministrazione fissò poi in massima le tariffe di trasporto sulla linea del Sempione e ratificò diversi contratti conclusi colle Compagnie particolari per l'uso in comune di alcune stazioni della Rete delle strade ferrate.

Finalmente il Consiglio d'Amministrazione ha approvato un contratto concluso colla Compagnia della linea diretta Berna-Neuchâtel circa il regolamento di certe questioni di concorrenza.

Ferrovie Inglesi. — *La prima ferrovia elettrica, non metropolitana, in Inghilterra.* — L'Inghilterra possederà la sua prima ferrovia elettrica non metropolitana e di sviluppo importante. Si tratta dell'apertura all'esercizio, mediante la trazione elettrica, del North Eastern Railway sopra una lunghezza di 58 chilometri di binario semplice, doppio ed anche quadruplo. La corrente impiegata è la corrente continua, distribuita da una terza rotaia posta lateralmente al binario ed ottenuta colla trasformazione e conversione della corrente trifase a 5500 volts e 40 periodi. La stazione generatrice, che appartiene d'altronde ad una Compagnia di Elettricità, è dotata di turbine Parsons per comandare le generatrici elettriche.

La ferrovia panamericana. — Il *Mexique*, giornale di Messico, riassume un Rapporto del Commissario del Governo degli Stati Uniti, Pepper, al Segretario di Stato Hay, circa la ferrovia panamericana. Da questo Rapporto risulta che il progetto della ferrovia panamericana si propone di collegare tutte le ferrovie del continente americano e completarle in modo che si possa andare per ferrovia da Montréal a Buenos-Ayres; tale progetto importerebbe una spesa di circa 150,000,000 di dollari. Bisognerebbe costruire 1800 miglia di ferrovia di raccordo fra le varie linee già esistenti.

Per tale progetto verrebbero riunite la Rete argentina e la Rete messicana: la Rete argentina penetra in Bolivia e la Rete messicana è attualmente a 172 miglia dalla frontiera del Guatemala, a 202 miglia soltanto dalle ferrovie del Guatemala. La Rete messicana ha 9700 miglia di sviluppo, la Rete argentina 11,360 miglia.

La Bolivia ha stabilito di destinare alla costruzione di una ferrovia i dieci milioni che ha avuto dal Brasile per la vendita del territorio di Acre.

Al Perù un Sindacato inglese è stato incaricato del servizio del debito estero e delle ferrovie, che ha preso in affitto per 65 anni.

Il Rapporto fa rilevare che nella regione equatoriale si potrà utilizzare per il servizio delle ferrovie le forze idroelettriche, così abbondanti nei contrafforti delle Ande.

Notizie Diverse

Per una nuova industria ad Ascoli Piceno. — La Cassa di Risparmio di Ascoli Piceno, nell'intento di favorire le iniziative industriali in quella città, ha deliberato di bandire un concorso per un premio di L. 200,000 da conferirsi a chiunque si obblighi d'impian-
tare uno stabilimento industriale, che meglio risponda alle esigenze e necessità del luogo.

Ogni concorrente, nella domanda di partecipazione al concorso, diretta alla Direzione della Cassa, dovrà riconoscere ed accettare le condizioni e modalità pel conferimento del premio, di cui le principali sono le seguenti:

L'opificio dovrà impiegare nei primi due anni, con occupazione costante, almeno 150 operai; nel terzo e quarto anno almeno 200, e nei successivi 300. (Fino dal primo anno gli uomini di età superiore ai 14 anni dovranno raggiungere almeno la metà dei numeri stabiliti).

Nella scelta del personale dovrà essere data la preferenza ad operai ed operaie di Ascoli e dintorni.

Il premio verrà versato in rate annuali di L. 15,000 ciascuna, senza decorrenza di interessi.

La prima rata però è fissata in L. 75,000, che potrà ritirarsi ad opificio in esercizio; l'ultima rata residuale sarà di L. 5000.

Il termine utile per la presentazione delle domande e degli altri documenti, titoli e progetti scade col giorno 31 agosto 1904.

Una strapotente locomotiva. — La Ditta Baldwin di Filadelfia ha in costruzione per le ferrovie Topeka-Atkinson-Santa Fe la più potente locomotiva che mai sia stata costruita.

Essa è a 5 assi accoppiati, più due rotini portanti e due di dietro; il tender da due carrelli di 4 ruote ognuno.

Il peso della locomotiva, escluso il tender, è di tonnellate 130 circa, così ripartito:

Carrello anteriore	Kg. 10,400
Sale motrici ed accoppiate	» 106,500
Carrello posteriore	» 13,100

La locomotiva è compound ed a 4 cilindri disposti in tandem colle sottoindicate dimensioni:

Cilindri ad alta pressione, diametro .	mm. 483
» a bassa » » » » » » » » » »	» 813
Corsa (cilindri ad alta e a bassa press.)	» 813

I cilindri sono leggermente inclinati verso l'asse motore (terza sala accoppiata), e quelli ad alta pressione possono essere facilmente rimossi dal posto, per riparazione od altro, mediante un conveniente braccio girevole fissato alla camera fumo.

La sede delle Associazioni degli ingegneri a Nuova-York. — Abbiamo già annunziato che il signor Carnegie ha posto a disposizione degli ingegneri degli Stati Uniti la somma di un milione e mezzo di dollari per l'erezione di un edificio a New-York per sede comune delle Associazioni d'ingegneri. Dopo assai lunghe discussioni, l'« American Society of Civil Engineers » rifiutò di profittare del dono; accettarono invece le Società « American Society of Mechanical Engineers », « American Institute of Mining Engineers », « American Institute of Electrical Engineers » e « The Engineers Club of New-York ».

La somma che sarà consacrata all'edificio non sarà inferiore ai due milioni e mezzo di dollari, dovendosi aggiungere al dono di Carnegie il valore delle attuali proprietà delle diverse Società.

L'« Union Engineering Building » avrà probabilmente 12 piani; oltre alle Società indicate, che vi avranno la loro sede centrale, numerose altre minori hanno chiesto di ricevervi l'ospitalità. Vi saranno quattro o cinque grandi sale, di cui una capace di 1200 a 1500 persone, e fornita di quanto può occorrere per conferenze sperimentali pubbliche. Vi sarà un museo di ingegneria ed una grande biblioteca che riunirà, coordinandole, le biblioteche delle

Società aderenti, e avrà sin dall'inizio 50,000 volumi, comprendenti opere di pregio inestimabile.

I membri delle tre Società sono attualmente in numero di 9000, e crescono in ragione di 10-15 0/0 annualmente. Le entrate annue sono di 135,000 dollari, e le proprietà di ogni sorta hanno un valore di 250,000, 300,000 dollari. Le minori Società che hanno chiesto ospitalità hanno oltre a 5000 soci, appartenenti ad ogni ramo dell'ingegneria civile, meccanica, elettrica.

L'edificio per l'« Engineers Club » sarà distinto dal precedente, ma ad esso contiguo, ed ogni cosa disposta perchè i due si avvantaggino reciprocamente della vicinanza. Il Club ha 1200 membri, ed amministra un bilancio di 120,000 dollari.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Perugia (14 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di fondazione e murari per la costruzione nel Manicomio provinciale in Perugia, di un padiglione destinato alle dementi epilettiche ed agitate, per L. 104,068.63. Deposito provvisorio L. 10,406.86 e L. 3500 per spese. Ultimaz. lavori 2 anni.

Municipio di Salò — Brescia — (14 maggio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori relativi all'ampliamento della cinta del civico cimitero e delle opere di prosciugamento, per L. 11,193. Dep. provvisorio L. 1200 e L. 300 per spese. Ultimazione lavori un anno.

Direzione del Genio Militare di Messina (14 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e miglioramento degli immobili militari delle piazze di Siracusa ed Augusta, durante il triennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per lire 21,000. Dep. provv. L. 2100. Documenti fino al 10 maggio.

Direzione del Genio Militare di Bologna (16 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori murari ed opere affini nel panificio militare di S. Bernardino in Bologna, per L. 7500. Deposito provvisorio L. 800 e L. 300 per spese. Ultimazione lavori 100 giorni. Documenti fino al 14 maggio.

Municipio di Casalbuttano — Cremona — (16 maggio, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti alla quinquennale manutenzione delle strade comunali dal 1° dicembre 1904 al 30 novembre 1908, per L. 6669.90. Dep. provv. L. 300. Cauz. L. 1667.48. Patali 1° giugno, ore 12.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Novara (16 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento degli immobili militari di Novara, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per L. 24,000. Dep. provv. L. 2400. Documenti fino al 12 maggio.

— (17 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento degli immobili militari in Vercelli, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per L. 19,500. Dep. provv. L. 1950. Documenti fino al 18 maggio.

Municipio di Genova (17 maggio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di deviazione e prolungamento della condotta a sifone del civico acquedotto da piazza De Ferrari al piano S. Andrea, per lire 70,000. Dep. provv. L. 7000 e L. 1800 per spese.

Municipio di Villa S. Fiorano — Milano — (17 maggio, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'edificio ad uso Municipio e scuole, per L. 28,190. Deposito provv. L. 3000 e L. 300 per spese.

Amministrazione dell'Opera Pia Pozzo in Barlassina — Milano — (17 maggio, ore 11, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un fabbricato colonico in base al progetto regolarmente approvato dall'Autorità tutoria, per complessive L. 85,000. Dep. provv. L. 2500 e L. 1500 per spese. Docum. fino al 16 maggio, ore 16.

Municipio di Monza — Milano — (17 maggio, ore 15, def.). — Appalto delle opere e somministrazioni occorrenti alla costruzione di un marciapiede in rialzo, in prolungamento di quello esistente sul

lato sinistro della via Lecco, e per la sistemazione della sede stradale circostante, per L. 1931.68. Dep. provv. L. 200. Consegna lavori 30 giorni.

Direzione del Genio Militare di Roma (18 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Civitavecchia, durante l'anno finanziario 1904-1905, per L. 5000. Cauzione L. 500.

Direzione del Genio Militare di Torino (18 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nel Campo S. Maurizio ed al poligono di Lombardore, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per L. 3000. Dep. provv. L. 1800 e L. 550 per spese. Documenti fino al 14 maggio.

Municipio di Grimacco — Udine — (18 maggio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di costruzione della nuova strada comunale obbligatoria consorziale, detta di Cosizzo, di m. 1537.14, per lire 22,831.96. Dep. L. 1700. Cauzione L. 2000.

Municipio di Casellina e Torri — Firenze — (19 maggio, ore 11, secondo incanto). — Appalto della provvista del materiale occorrente all'ordinario mantenimento delle strade di 1° e 2° classe, compreso nelle tre sezioni in cui è diviso il Comune, nel quinquennio dal 1° aprile 1904 al 31 marzo 1909. Fatali 3 giugno.

Sotto-Direzione del Genio Militare di Ozieri — Sassari — (19 maggio, ore 11, def.). — Appalto della manutenzione del tronco di strada militare dal bivio di Rebuccu (frazione di Bonorva, provincia di Sassari), all'ingresso della tenuta demaniale di Burgos (deposito allevamento cavalli di Bonorva), dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per L. 9000. Dep. provv. L. 900 e L. 300 per spese. Documenti fino al 15 maggio.

Amministrazione Provinciale di Potenza (19 maggio, ore 11, def.). — Appalto della provvista di breccie ed altre opere di manutenzione sul 1° tratto del tronco nazionale Valle d'Agri-Appulo-Lucana, della provinciale n. 209, fra l'origine del tronco stesso e l'origine della traversa di Accettura, esclusa la traversa di Stigliano, di m. 21,951.35, per un quinquennio, e per complessive L. 40,000, di cui L. 36,185 a base d'asta. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Bonito — Avellino — (19 maggio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori occorrenti per la sistemazione delle fogne che convogliano le acque pluviali, e per la lastricatura del corso Mario Gemma, nel Comune di Bonito (provincia di Avellino), per L. 30,000, ivi comprese L. 1013.03 per impreviste. Deposito L. 1000. Cauzione L. 3000.

Municipio di Montà — Cuneo — (19 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero, provv. aggiudicato ai signor Merlo Domenico, domiciliato a Canale, col ribasso del 10.06 0/0 su L. 13,987.83, e cioè per L. 16,371. Dep. provvisorio L. 500. Cauzione L. 1000. Consegna lavori 5 mesi.

Direzione Genio Militare di Bari (20 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento da eseguirsi negli immobili ad uso militare in Reggio Calabria, durante gli esercizi finanziari 1904-1905, 1905-1906, 1906-1907, per l'ammontare complessivo di L. 19,500. Cauz. L. 1950. Documenti fino al 17 maggio, ore 10.

Direzione Genio Militare di Reggio Calabria (20 maggio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento da eseguirsi negli immobili ad uso militare in Reggio Calabria, durante gli anni 1904-1907, per L. 19,500 per il triennio. Dep. provv. L. 1950. Documenti fino al 17 maggio.

R. Prefettura di Vicenza (20 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione e difesa frontale a sinistra di Chiampo, fronte Porto in Comune di Zermeghego, per L. 8000. Documenti fino al 12 maggio. Dep. provv. L. 400. Dep. spese L. 500.

Municipio di Monza — Milano (20 maggio, ore 5). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni per la costruzione di una fogna nel tratto della via Volta che è compreso fra la via Borghetto e il vialone della Villa Reale, e per la sistemazione della sede stradale corrispondente, per L. 11,992.10. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1200. Consegna lavori 75 giorni.

Municipio di Torre Annunziata — Napoli (21 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di completamento del selciato alla via 22 Febbraio, con sottoposta fogna, basolamento del tratto di via Torre-Valle, e sistemazione delle vie Spartaco e Terragneta, per L. 60,500, comprese L. 5497.90 per lavori imprevisti, provv. agg. al signor Gennaro Vitale e quindi, in grado di ventesimo, al signor Biagi Alfonso, domic. a Cava dei Tirreni, col ribasso del 7.35 0/0 su L. 60,500. Consegna lavori 8 mesi. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Catanzaro (25 maggio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco unico della strada nazionale n. 63, compreso fra l'innesto con la strada nazionale n. 62, in Soveria Mannelli e la stazione ferro-

viaria di Nicastro, di m. 27,714.60, esclusa la traversa dell'abitato di Nicastro, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 122,649.48. Docum. fino al 16 maggio. Dep. provv. L. 4000. Cauz. metà canone annuo. Fatali, senza ulteriore avviso, 9 giugno, ore 12.

R. Prefettura di Palermo (25 maggio, ore 10, secondo inc.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e scogliere del porto di Termini Imerese, nonché dei fabbricati di proprietà dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici esistenti alla radice del Molo di detto Porto e conduttura di acqua potabile del Porto medesimo per il sessennio dal 1° luglio 1904 e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1900 per L. 25,800. Deposito L. 1000. Docum. fino 16 maggio.

R. Prefettura di Bologna (30 maggio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e di esercizio della Cassa di Colmata d'Idice e Quaderna ed opere annesse pel triennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907 per L. 69,000. Dep. provvisorio L. 5000. Docum. fino al 21 maggio, ore 12.

R. Prefettura di Bari (31 maggio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 56, Appulo-Lucana, compreso tra il passaggio a livello della ferrovia Bari-Taranto, presso la stazione di Grumo, ed il confine con la provincia di Basilicata verso Matera, di m. 33,900, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910 provv. agg. col ribasso del 6.25 0/0 su L. 216,016.43 e cioè per L. 202,515.40. Docum. fino al 23 maggio. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 38,382.45.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo, Spezia e Napoli (16 maggio, ore 11, unica defin.). — Fornitura di kg. 39,000 di catrame vegetale del Nord al prezzo di L. 0.30 al kg. per complessive L. 11,700. Dep. provv. L. 1200. Risultati d'asta 30 maggio. Cauz. L. 450.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (25 maggio, ore 11). — Provvista alla R. Marina nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di rame e ottone in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo e in verghe, per la somma presunta complessiva di L. 288,000, in due lotti distinti, il 1° di L. 169,000 ed il secondo di L. 119,000, da consegnarsi secondo le richieste, 1° di L. 169,000 per le consegne da farsi al 1° ed al 3° Dipartimento Marittimo (Spezia e Venezia) ed il 2° di L. 119,000, per le consegne da farsi al 2° Dipartimento (Napoli e Castellammare) e al R. Arsenale di Taranto. Risultati d'asta 30 maggio. Fatali 6 giugno, ore 12. Doc. fino al 15 maggio. Dep. provv. 1° lotto L. 16,900, 2° L. 14,900.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Aprile 30	Maggio 7
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
» » Mediterranee	453.50	452
» » Meridionali	727	721.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	450	450
» » (2° »)	435	435
» » Secondarie Sarde	268	268
» » Sicule	693	693
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	356	354.50
» » Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	505	503.50
» » Meridionali	352.50	351.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	309.50	309
» » 2° emiss.	313.50	313
» » Sarde, serie A.	360	359
» » serie B.	360	359
» » 1879	360	359
» » Savona	380	380
» » Secondarie Sarde	512.50	511.50
» » Sicule 4 0/0 oro	517	517
» » Tirreno	514	514
» » Vittorio Emanuele	369.50	368

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — *Dall'11 al 20 Aprile 1904. — 29ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1058	» 7 +
Viaggiatori	2,290,704.00	2,098,174.19	+ 192,529.81	75,726.00	60,861.13	+ 6,864.87
Bagagli e cani.	139,270.00	117,468.43	+ 21,801.57	1,692.00	1,426.74	+ 265.26
Merci a G.V. e P.V. acc.	426,208.00	408,523.06	+ 17,684.94	14,887.00	13,330.57	+ 1,556.43
Merci a P.V.	2,135,215.00	2,041,581.40	+ 93,633.60	91,951.00	74,046.99	+ 17,904.01
TOTALE .	4,991,397.00	4,665,747.08	+ 325,649.92	184,256.00	158,165.43	+ 26,090.57

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 20 Aprile 1904.

Viaggiatori	49,928,173.00	48,239,576.19	+ 1,688,596.81	2,170,030.00	2,069,907.84	+ 100,122.16
Bagagli e cani.	2,626,068.00	2,481,689.26	+ 144,378.74	60,588.00	55,089.98	+ 5,498.02
Merci a G.V. e P.V. acc.	12,888,404.00	11,773,487.69	+ 614,916.31	454,548.00	429,695.28	+ 24,852.72
Merci a P.V.	66,044,316.00	63,338,684.67	+ 2,705,631.33	2,562,412.00	2,424,074.98	+ 138,337.02
TOTALE .	130,986,961.00	125,833,487.81	+ 5,153,523.19	5,247,578.00	4,978,768.08	+ 268,809.92

Prodotto per chilometro.

della decade	1,048.61	980.20	+ 68.41	173.01	148.51	+ 24.50
riassuntivo	27,518.27	26,435.60	+ 1,082.67	4,927.30	4,705.83	+ 221.47

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 28ª Decade — Dal 1° al 10 Aprile 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	189,087.00	2,628.00	24,825.00	138,401.00	50.00	302,991.00	618.00	490.00
1903	121,337.00	4,540.00	24,064.00	134,744.00	1,833.00	286,518.00	618.00	463.00
Differenze nel 1904	+ 17,750.00	- 1,912.00	+ 761.00	+ 1,657.00	- 1,783.00	+ 16,473.00	»	+ 27.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 APRILE 1904								
1903-904	3,042,041.00	75,483.00	665,040.00	4,035,812.00	40,117.00	7,857,243.00	618.00	12,714.00
1902-903	2,920,875.00	77,860.00	618,685.00	3,984,986.00	44,534.00	7,646,740.00	618.00	12,378.00
Differenze nel 1903-904	+ 121,166.00	- 2,377.00	+ 46,355.00	+ 50,826.00	- 4,417.00	+ 210,503.00	»	+ 341.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	49,911.00	1,128.00	13,872.00	29,681.00	78.00	94,660.00	482.00	196.00
1903	41,121.00	989.00	10,649.00	27,641.00	827.00	81,527.00	482.00	169.00
Differenze nel 1904	+ 8,790.00	+ 139.00	+ 3,223.00	+ 2,040.00	- 749.00	+ 13,133.00	»	+ 27.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 APRILE 1904.								
1903-904	1,156,415.00	27,267.00	355,351.00	787,766.00	11,429.00	2,338,228.00	482.00	4,861.00
1902-903	1,058,338.00	23,024.00	309,514.00	713,492.00	10,836.00	2,115,199.00	482.00	4,388.00
Differenze nel 1903-904	+ 98,077.00	+ 4,243.00	+ 45,837.00	+ 74,274.00	+ 593.00	+ 223,029.00	»	+ 473.00
STRADA DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	5,364.00	90.00	2,202.00	3,237.00	31.00	10,924.00	23.00	475.00
1903	4,644.00	159.00	1,042.00	2,993.00	31.00	8,769.00	23.00	381.00
Differenze nel 1904	+ 720.00	- 69.00	+ 1,160.00	+ 244.00	»	+ 2,155.00	»	+ 94.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 APRILE 1904.								
1903-904	140,291.00	6,039.00	54,198.00	92,391.00	62.00	292,971.00	23.00	12,788.00
1902-903	131,484.00	5,304.00	33,504.00	85,041.00	62.00	255,895.00	23.00	11,104.00
Differenze nel 1903-904	+ 8,807.00	+ 735.00	+ 20,694.00	+ 7,350.00	»	+ 37,076.00	»	+ 1,684.00

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società Anonima sedente in Torino — Capitale versato L. 700,000

Avviso di convocazione dell'Assemblea straordinaria.

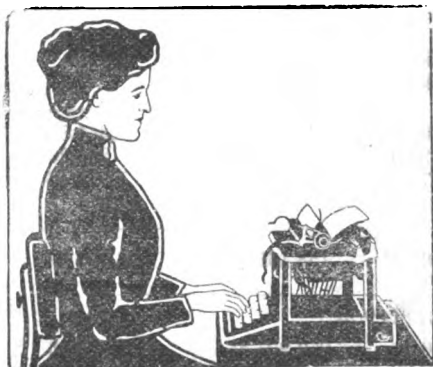
Gli Azionisti sono convocati in Assemblea straordinaria pel giorno 25 maggio, alle ore 14, nell'antico locale della Società, via San Francesco da Paola, 21, col seguente ordine del giorno:

Riduzione del capitale sociale.

Il deposito delle Azioni dovrà essere fatto alla Banca Fratelli Cassinis e C., Succ. Bernè, via Bogino, 25, non oltre il 19 maggio 1904.

Torino, 4 maggio 1904.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Belloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirofondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.	mm.
		200- 250	265- 300	310	340- 350	400- 450	485- 490	500	600	638	645	660	680	700	738	750	762	800	838	850	900	965	1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	6362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 »	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO						O S S E R V A Z I O N I.	
(1) Dal punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		L O N D R A (4) (Diritto di porto compreso)			P A R I G I (5)					
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità			
<i>Via Moncenisio</i>												BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per e da Brindisi, che valgono per 20 giorni.	
Torino (via Calais e via Nolegno)	162 05	111 30	90 75	61 65	262 15	180 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni			
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
<i>Via Genova</i>												BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annullare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.	
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—			
<i>Via Bologna</i>													
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—			
Brindisi (via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—			
Brindisi (via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—			
ANDATA						Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.						RITORNO	

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe		Trasporto PERINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	
										(1)	
Londres	Ch.-Cross Par. Victoria	9 — a.	10 — a.	11 — a.	2 20 p.	9 — p.	11 — p.	12 20 a.	12 24 a.	9 — p.	11 — p.
Douvres	(ora Eur. occ.) (Buffet) Arr.	11 05 a.	13 20 p.	12 20 a.	2 20 p.	11 — p.	12 20 a.	12 20 a.	12 24 a.	11 — p.	12 20 a.
Calais	(ora francese) (Buffet) Arr.	1 15 p.	1 30 p.	8 — p.	8 06 p.	1 50 a.	1 56 a.	2 29 a.	2 31 a.	1 — a.	1 — a.
Maritime	(ora francese) (Buffet) Arr.	1 15 p.	1 36 p.	8 — p.	8 06 p.	1 50 a.	1 56 a.	2 29 a.	2 31 a.	1 — a.	1 — a.
Boulogne-Tintel- leries	Par. Arr.	11 50 a.	1 30 p.	4 10 p.	5 50 p.	4 10 p.	5 50 p.	6 17 p.	6 22 p.	4 10 p.	5 50 p.
Folkestone	(a. l. m.) (Buffet) Arr.	11 50 a.	1 30 p.	4 10 p.	5 50 p.	4 10 p.	5 50 p.	6 17 p.	6 22 p.	4 10 p.	5 50 p.
Boulogne (Buffet)	Par. Arr.	2 18 p.	2 15 p.	6 17 p.	6 22 p.	6 17 p.	6 22 p.	6 17 p.	6 22 p.	6 17 p.	6 22 p.
Amiens (Buffet)	Par. Arr.	2 25 p.	4 10 p.	5 16 p.	5 21 p.	4 04 a.	4 09 a.	7 41 a.	8 22 a.	3 — a.	3 05 a.
Paris-Nord (Buffet-Hôtel)	Par. Arr.	4 45 p.	6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.	5 50 a.	7 41 a.	8 22 a.	3 — a.	3 05 a.
Paris-PLM (Buff.)	Par. Arr.	6 21 p.	7 40 p.	9 25 p.	10 03 p.	7 41 a.	8 22 a.	7 41 a.	8 22 a.	3 — a.	3 05 a.
Dijon	Par. Arr.	7 10 p.	8 50 p.	10 25 p.	10 35 p.	9 20 a.	2 — p.	7 07 p.	9 35 a.	9 35 a.	9 35 a.
Evian	Par. Arr.	1 10 p.	9 18 a.	11 10 p.	11 16 a.	10 44 p.	12 28 a.	12 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Genève	Par. Arr.	10 20 a.	7 11 a.	11 16 a.	11 16 a.	10 44 p.	12 28 a.	12 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Chamonix	Par. Arr.	13 40 p.	7 4 a.	10 22 a.	9 26 p.	12 28 a.	12 48 a.	13 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Aix-les-Bains	Par. Arr.	8 59 a.	6 19 a.	7 25 a.	10 54 a.	9 54 p.	12 48 a.	13 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Chambéry	Par. Arr.	9 27 a.	6 45 a.	9 54 a.	7 45 p.	10 44 p.	12 28 a.	12 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Modane	Par. Arr.	1 44 p.	10 80 p.	9 54 a.	7 45 p.	10 44 p.	12 28 a.	12 48 a.	13 48 a.	12 48 a.	13 48 a.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Par. Arr.	19 18	2 50	14 29	7 20	8 21 a.	21 10	21 10	21 10	21 10	21 10
Torino	Par. Arr.	20 —	6 45	14 50	8 50	11 11	12 10	13 10	14 10	12 10	13 10
Novara	Par. Arr.	21 56	9 44	16 47	17 11	12 10	13 10	14 10	15 10	13 10	14 10
Milano	Par. Arr.	23 05	10 15	17 45	18 45	13 10	14 10	15 10	16 10	14 10	15 10
Venezia	Par. Arr.	4 23	23 80	23 80	23 80	14 10	15 10	16 10	17 10	15 10	16 10
Torino	Par. Arr.	20 05	8 10	15 —	8 55	8 50	12 30	13 30	14 30	12 30	13 30
Novara	Par. Arr.	23 25	6 40	18 16	17 11	12 30	13 30	14 30	15 30	13 30	14 30
San-Remo	Par. Arr.	6 6	—	23 32	18 59	16 59	18 59	19 59	20 59	18 59	19 59
Pisa	Par. Arr.	8 80	10 55	28 43	16 55	18 55	20 55	21 55	22 55	20 55	21 55
Firenze	Par. Arr.	7 27	14 11	1 38	19 19	17 55	19 19	20 19	21 19	19 19	20 19
Livorno	Par. Arr.	5 36	15 23	0 35	17 55	19 19	20 19	21 19	22 19	20 19	21 19
Roma	Par. Arr.	10 10	17 50	7 40	23 48	21 48	23 48	24 48	25 48	23 48	24 48
Napoli	Par. Arr.	18 35	23 25	13 36	7 —	18 7	23 25	24 25	25 25	23 25	24 25
Brindisi	Par. Arr.	—	18 7	8 6	18 7	23 25	24 25	25 25	26 25	24 25	25 25
Torino	Par. Arr.	20 05	—	15 —	8 55	8 40	12 30	13 30	14 30	12 30	13 30
Alessandria	Par. Arr.	21 52	—	17 80	12 16	10 18	14 50	15 50	16 50	14 50	15 50
Bologna	Par. Arr.	2 81	—	2 31	23 20	14 50	15 50	16 50	17 50	15 50	16 50
Ancona	Par. Arr.	7 13	—	7 18	7 18	23 —	24 —	25 —	26 —	24 —	25 —
Brindisi	Par. Arr.	21 48	—	21 48	21 48	10 59	11 59	12 59	13 59	11 59	12 59
Firenze	Par. Arr.	6 44	—	6 44	5 40	18 8	19 8	20 8	21 8	19 8	20 8
Roma	Par. Arr.	18 10	—	18 10	19 40	23 25	24 25	25 25	26 25	24 25	25 25
Napoli	Par. Arr.	18 35	—	18 35	—	7 —	—	—	—	—	—
Brindisi	Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Londres	Ch.-Cross Par. Victoria	8 45 p.	4 55 p.	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 2^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (H) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (I) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (L) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (M) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (N) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (O) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (P) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (Q) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (R) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (S) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (T) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (U) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (V) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (W) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (X) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (Y) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (Z) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AA) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AB) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AC) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AD) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AE) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AF) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AG) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AH) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AI) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — (AJ) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1^a e 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (AK) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

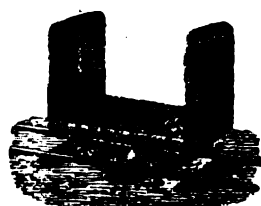
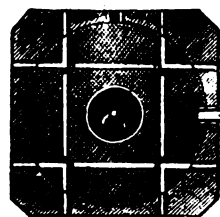
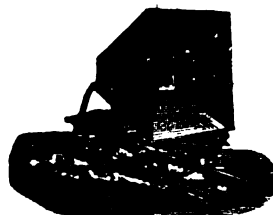
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 4°.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso sorteggio Azioni ed Obbligazioni 4 0/0.

Il 15 corrente, alle ore 10, presso la Sede sociale in Milano, Corso Magenta, 24, si procederà pubblicamente alle estrazioni a sorte delle Azioni ed Obbligazioni sociali, giusta le relative Tabelle di ammortamento, e cioè:

10 ^a Estrazione delle Azioni;		Obbligazioni 4 0/0 — Serie dal N.	
14 ^a	»	Obbligazioni 4 0/0	1 al 3000
11 ^a	»	»	3001 al 4000
4 ^a	»	»	4001 al 5250
3 ^a	»	»	5251 al 9000

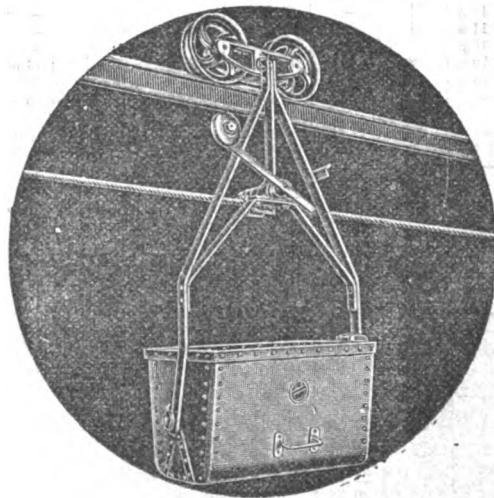
Milano, 1° maggio 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
" arretrato "	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi

Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *L'ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato.* — *Assemblee di Società ferroviarie (Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane — Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Necrologio (Ulrico Carozzi).* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

L'ORDINAMENTO dell'esercizio ferroviario di Stato

Alla vigilia della discussione alla Camera del progetto di legge presentato dal Governo per « l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private », troviamo utile ed interessante di riferire le osservazioni fatte dalla Commissione dei Trasporti della Camera di Commercio di Milano, autorevole e competente in materia, che ne fece oggetto di esame.

Premesso che lo scorso anno la detta Camera ha emesso un voto largamente motivato a favore di diversa forma di esercizio di quella prevista nel detto disegno di legge, e dopo di averlo largamente riassunto, la Commissione ha formulato le seguenti note:

I vantaggi che si annettono all'esercizio governativo delle ferrovie ed in nome dei quali questo è generalmente propugnato, derivano dal fatto che collo Stato esercente le ferrovie vengono — si afferma — amministrate nell'interesse della generalità e non in quello di azionisti cui preme soprattutto il percepire buoni dividendi.

Riduzioni di tariffe, facilitazioni di traffico, sufficienza di impianti, abbondanza di materiale, precisione e celerità di servizio, sicura percezione dei bisogni del commercio, ascolto alle domande di questo, rapida eliminazione di eventuali inconvenienti, il tutto conciliato con ottimo trattamento del personale, si sostiene siano maggiormente possibili, siano anzi naturali coll'esercizio di Stato.

La Commissione referente ha già osservato nella sua relazione dello scorso anno sul futuro ordinamento delle ferrovie italiane come questi vantaggi che si ripromettono dall'esercizio governativo non sono altro che illusioni. In teoria tutti i pregi enunciati dell'esercizio di Stato sono veri, e sarebbero perfettamente realizzabili in uno Stato ideale quale però nessuna collettività d'uomini ha saputo finora foggarsi. Ma in pratica, nel modo e nelle condizioni attuali le cose procedono ben diversamente. Gli Stati sono

per loro natura, per i loro bisogni, fiscali. Ogni larga impresa di carattere industriale che s'assumano o conducano ha un intento precipuo: creare nuove e sempre maggiori risorse alle pubbliche finanze. Per giungere meglio allo scopo conferiscono forma e sostanza di monopolio alle imprese. Ne deriva che si creano prevalentemente grandi aziende finanziarie.

La Commissione citava a riprova del suo asserto l'esperienza dei Paesi ad esercizio di Stato nei quali nulla di tutto ciò che si attendeva di bene pel pubblico, di ciò che era stato promesso — anche solennemente — si verificò.

Il disegno di legge presentato dal nostro Governo è ora la più lampante conferma delle considerazioni svolte sull'impotenza dello Stato a provvedere, è la condanna più solenne di tutte le speranze che in Italia si riponevano nello Stato come dispensatore di vantaggi ferroviari a pro' del pubblico, del commercio, della produzione, del personale.

Una sola preoccupazione domina sovrana nel disegno di legge e lo pervade tutto: la preoccupazione finanziaria. Nulla sia tolto per nessun motivo ai proventi del Tesoro. Tale il precetto.

Conseguenza necessaria: il controllo minuto, continuo, il sindacato attivo, stretto, invadente dell'Amministrazione finanziaria sulla nuova azienda. Il Ministro del Tesoro è il vero padrone cui soggiace tutta la parte amministrativa. Il Ministro dei Lavori Pubblici non è che il socio tecnico confinato alla gerenza tecnica.

Quindi ancora: impero assoluto della legge sulla contabilità generale di Stato, salvo per alcuni casi nei quali si toglie l'obbligo di sentire il Consiglio di Stato; ingerenza assidua della Corte dei Conti; presentazione del bilancio preventivo al Parlamento, cui però a nuovissima e più salda tutela della finanza vien tolta la facoltà di proporre ed approvare variazioni del bilancio ferroviario che portino ad aumenti nei capitoli di spesa. E' questo un fatto senza precedenti che costituisce una vera invasione nel campo costituzionale. Data la sfiducia che è movente di una simile disposizione, sembra che sarebbe stato assai più logico sottrarre al Parlamento l'approvazione del preventivo e presentargli solo il conto consuntivo come era nell'esercizio governativo dell'Alta Italia e delle Romane.

La preoccupazione finanziaria va ben oltre. Impedisce sì facciano lavori e provviste in conto patrimoniale oltre un limite massimo annuo fissato *a priori*, come se per una industria possa essere costretta sin dall'inizio e per molti anni in limiti fissi la spesa per rinnovamento di impianti e per nuovi impianti.

Fa dichiarare addirittura nella legge fondamentale sacre e irriducibili le tariffe, solo permette la loro semplificazione, purchè però il fisco non ci rimetta.

Restringe fortemente la concessione dei biglietti gratuiti, il che non sarebbe certo male quando però le economie derivantive fossero devolute a mitigazione delle tariffe per chi paga, ma ciò si è visto dichiarato fin d'ora impossibile.

Impone che nonostante gli oneri della liquidazione delle Convenzioni che stanno per scadere — e saranno oneri di parecchi milioni annui in più che non ora — che malgrado le linee, le stazioni, gli impianti tutti, il materiale, presentino per la loro insufficienza, pericoli ognor crescenti per l'esercizio, il primo bilancio sia *regolato in modo* (sic) da consentire all'Erario di percepire un provento netto non inferiore a quello che gli proverrà nell'ultimo anno di esercizio privato.

È questo un voler forzare i fatti e i fatti non si forzano — nel caso concreto — che con artifici contabili che preparano dolorosi disinganni al Paese.

Già lo scorso anno la Commissione referente dimostrò che il disavanzo annuo che lasceranno le attuali Convenzioni sarà elevato. Esso, tenuto conto della differenza tra quanto paga ora e quanto dovrà pagare domani per interessi ed ammortamento, avuto presente i grossi disavanzi d'esercizio della Mediterranea, non salirà a meno di 11 milioni annui.

Come far trovare ancora al Tesoro i 70 milioni e rotti che percepisce oggi, se non sospendendo tutte le assegnazioni per rifacimenti e lavori (fondi di riserva e C. A. P.) o consumando le scorte senza reintegrarle interamente? O pur facendo le spese necessarie rimandandone l'impostazione al secondo bilancio per il quale non è più dichiarato l'obbligo di assicurare gli attuali proventi al Tesoro? In questo caso quale sincerità presenterebbe un bilancio così compilato e che ne penserebbe la Corte dei Conti ed il Parlamento?

Non v'è chi non veda come la disposizione del disegno di legge riguardo al primo bilancio dell'azienda « *nazionalizzata* » nasconda un pericolo gravissimo, tanto più grave perchè mentre il disegno di legge appare avere intonazione generica per quel qualunque caso si presentasse in cui il Governo credesse o dovesse assumere la gestione diretta di ferrovie, tuttavia e per il tempo e per il modo con cui fu presentato e per le dichiarazioni dalle quali fu accompagnato, si vede che il disegno di legge mira all'eventualità dell'esercizio governativo proprio alla scadenza delle attuali Convenzioni. Quindi la disposizione in questione si riferisce con ogni evidenza a quel momento e come tale va tenuta in calcolo per le sue conseguenze.

Non terminano però qui gli effetti della preoccupazione finanziaria.

Il personale che s'attendeva miglioramenti, che nello Stato ferroviere vedeva e vede — almeno in gran parte — un elevamento di posizione, di dignità, di libertà, trova nel disegno di legge disposizioni che lo riguardano ma che probabilmente non sono quelle che desiderava. Anzi. Lo Stato non intende assumerlo direttamente questo personale e solo lo riguarda come alle proprie dipendenze, agli effetti di vigenti penalità che, per di più, aggrava.

Al pubblico reclamante si comincia a rendere difficile il far valere le proprie ragioni presso la ferrovia. Così minori eventualità di rimborsi e di spese.

Quanto poi alla lusinga che molti nutrivano che il commercio e la produzione avessero voce diretta nell'azienda ferroviaria, il disegno di legge è di una durezza senza esempi.

Già non dà che facoltà puramente consultive — e anche queste solo in materia di tariffe e connessa nomenclatura e classificazione delle merci — al Consiglio Generale del

Traffico, che è l'attuale Consiglio delle Tariffe col nome mutato.

Ma malgrado questa limitazione, che diventa ancor maggiore per il fatto che i voti del Consiglio che conchiudessero a ribassi di tariffe sono destinati a restare semplici voti platonici in causa dell'ostracismo dato *a priori* ad ogni riduzione d'introiti, anche se momentanea e facilmente recuperabile, malgrado tutto questo in un siffatto Consiglio i commercianti, gli industriali, gli agricoltori, gli operai potranno entrare sì, ma in quel numero che piacerà al Ministro fissare, ed esclusivamente per nomina governativa. Le dirette elezioni delle rappresentanze, diritto accordato nella legge che istituì il Consiglio e l'Ufficio del Lavoro per la composizione del Consiglio del Lavoro, furono temute e prudentemente ogni delegazione fu riservata al Governo.

È evidente il partito di escludere dall'azienda ferroviaria ogni intromissione di elementi che per gl'interessi che rappresentano non potrebbero che esplicitare opera a favore di una politica ferroviaria ispirata a criteri economici e non solo fiscali.

Riassumendo: il disegno di legge del quale ci occupiamo invece di regolare un servizio pubblico prepara un pubblico inciampo al progresso del Paese; invece di aiutare la economia nazionale provvede a nazionale dannosa economia nei mezzi di comunicazione e di trasporto; invece di creare un organismo agile, svelto, libero, foggia una pesante macchina burocratica irta di controlli e di sindacati; invece di fondare un'azienda industriale implanta un'azienda fiscale.

Il Paese potrà esporsi anche all'esperimento di esercizio governativo delle proprie ferrovie. Ma ad un patto: d'esser servito meglio che coll'attuale regime. Al contrario i difetti di questo vengono acuiti e specialmente quel nesso troppo stretto tra finanza e ferrovia che fu una delle maggiori cause della non soddisfacente riuscita delle Convenzioni del 1885.

Così come è fatto il disegno di legge è un grande monito sulle tendenze del Governo, dello Stato (che è poi praticamente tutt'una cosa col Governo).

Esso è venuto in buon punto perchè il Paese, il Parlamento possano giudicarne e regolarsi.

Persona assai competente in materia di ferrovie, che si firma un *ex-ferroviere*, ha diretto all'*Economista* la seguente lettera intorno al grave argomento.

Noi la riproduciamo perchè le osservazioni espresse collimano in massima con quelle ripetutamente manifestate dal nostro collaboratore ing. Montezemolo e perchè possa maggiormente illuminare quegli indecisi che pur avranno una voce sulle sorti del poderoso problema.

Pregiatissimo Signor Direttore,

Le chiedo ospitalità per esprimere in poche, ma spero chiare, parole la grave impressione che lasciò in me l'esame, più che lo studio, del progetto presentato alla Camera dal Ministro dei LL. PP. di concerto con quelli del Tesoro, dell'Agricoltura e Commercio e della Grazia e Giustizia, circa l'eventuale ordinamento dell'Esercizio di Stato per le Ferrovie non concesse ad Imprese private.

Confesso anzitutto che io non avrei saputo concepire che si presentasse, e si sanzionasse un progetto dandogli forma e forza di Legge, non per pubblicarla ed attuarla, ma per tenerla chiusa in una *Boite à surprise*, per adoperarla all'occorrenza, mettendo paura a chi credesse il disponente di quell'arnese di combattimento ancora disarmato; e quel che non avevo capito prima, l'ho capito molto meno dopo la lettura di quel progetto; poichè, anche superando l'impressione della strana procedura legislativa, alla quale accenno, esso a me sembra fatto invece per rassicurare i fautori dell'Esercizio privato; chè, invero, non appar possibile veder sanzionato ed applicato un simile ordinamento, ma quando lo fosse, riuscirebbe a dimostrare l'assoluta impossibilità dell'Esercizio di Stato. Al Paese che constata

e subisce dei cattivi risultati, è indifferente, nella massima parte, il sapere se dipendono da un falso concetto informatore, o da un sano principio morale applicato! Soffre, protesta, e chiede riparazione al sistema opposto che nel caso nostro sarebbe l'Esercizio privato. Non sono fautore od oppositore dell'Esercizio Ferroviario di Stato a priori; credo che possa esservi salvezza con esso o fuori di esso; ma se mi si dimostrasse che la forma del Progetto presentato è la preferibile per la sua attuazione, mi dichiaro sin da ora oppositore a quell'esperimento, ed anche più all'adozione di quel regime!

Non potrei di certo nello spazio che oso vedermi concesso, sviluppare le ragioni di tale mio convincimento, ma bisogna bene che per la gravità delle mie affermazioni qualche cosa ne dica.

All'articolo 1° l'Amministrazione progettata è chiamata *autonoma*, ed invece credo che essa sia la meno autonoma di quelle che prima e dopo l'instaurata Unità Nazionale abbiano retto Ferrovie in Italia, direttamente dallo Stato o per conto dello Stato: poichè, cominciando dall'ingerenza del Parlamento, maggiore che in qualunque altro ordinamento attuato o progettato, sino a negare quest'autonomia ai servizi tecnici, come il Ministro opina nella sua Relazione, tutto contraria il concetto dell'autonomia. Ma non è questione di parole; anche se si fosse voluto rendere accettabile quell'ordinamento, dandogli per ragion di politica quella « etichetta » di autonomia, poichè molti non favorevoli all'Esercizio di Stato si rassegnerebbero a subirlo purchè con l'autonomia propria si salvasse da temibili ingerenze, io affermo che il progetto presentato non resisterebbe ad una seria discussione e s'infrangerebbe contro gli scogli che ostacolerebbero da ogni lato il suo approdo, se pure venisse accettato: chè una cosa è il decretare, ed è ben altro l'eseguire.

E se tanto oso dire di un progetto che porta i nomi di proponenti degni di ogni rispetto per l'alta competenza ed esperienza, lo fo per un processo, in me facilissimo, di completa astrazione da ogni considerazione estranea all'esistenza speciale e tecnica del soggetto ferroviario che tratto.

E difatti, mi si risponda a cuore aperto se si crede possibile che sia uscito dal portone di S. Silvestro, altrimenti che nel portafoglio del Ministro recantesi a Montecitorio, l'art. 16 del progetto, nel quale s'impone al primo bilancio del futuro Esercizio di Stato di regolarsi in modo *da assicurare al Tesoro un profitto effettivo non minore di quello ricavato coll'esercizio privato*! Come lo compatisco quel povero Bilancio il quale, per ragion di Stato, deve rassicurare il Bilancio Maggiore di non riservargli delle brutte sorprese, attentando all'equilibrio di esso! Ma il peggio sta nel non avere (sfilo a poterlo fare!) detto a quale prodotto effettivo dell'esercizio privato non deve essere inferiore; a quello dell'ultimo anno, o dell'ultimo ventennio? a quello Mediterraneo o Adriatico? a quello dell'esercizio in quintessenza privato regime Alta Italia e Meridionali ante 1885, o a quello del regime Mediterraneo e Adriatico, sempre privato, ma per conto dello Stato? Ma senz'andar tanto pel sottile, come mi son permesso di fare, l'articolo citato riveste la parvenza di rassicurare coloro che, rigidi custodi dell'integrità del Bilancio, combattono l'Esercizio di Stato pur di non correre quel pericolo; e non oso insistere sulla possibilità di riuscirvi anche riponendo cieca fede nel preludato articolo.

Giudicando complessivamente il proposto ordinamento, a me sembra che esso sia molto simile a quello delle Società private, in quanto riguarda l'esercizio vero e proprio, ma complicato da centri di azione e di lavoro, resi essenziali. Questi agiscono con forza ed intenzione propria, e non ricevono l'impulso e la misura della loro azione dagli ingranaggi messi in moto da un solo motore, come nella forma costante dell'esercizio privato, che tutto si volge e tutto si aggira intorno ad un Direttore Generale o d'Esercizio che sia, senza offendere per questo il Consiglio di Amministrazione, il Collegio dei Sindaci, sorvegliatori o giudici delle sue azioni.

Questo unico centro di moto che lo trasmette a tutti gli organi, nel progetto preparato non esiste, chè davvero non lo è il preventivato Direttore Generale, il quale mi pare sia la funzione più imbarazzata fra tutte, che per valere qualche cosa dovrà esercitare fortemente il suo potere in giù sul Direttore dell'Esercizio, che in quanto ad esercitarlo in su, val meglio per lui che vi rinunci, pago a tenersi in equilibrio fra l'indirizzo politico-parlamentare, i due Ministri, il Consiglio di Amministrazione, il Ragioniere Generale (che avrà più autorità su lui, di quella che egli possa vantare di converso) la Corte dei Conti, il Consiglio del Traffico sia pure consultivo, ma di grande autorità, e con iniziativa propria ed in certi casi anche il Comitato Superiore delle Strade Ferrate. Basterebbe che il candidato alle importanti funzioni direttoriali gittasse uno sguardo fugace sulle *Brevi note relative a diversi ordinamenti di Esercizio Ferroviario di Stato proposti o attuati in Italia e all'Estero*, opportunamente allegate alla Relazione Ministeriale, e si convincerebbe subito che nessun Direttore Generale, Presidente o dipendente del Consiglio di Amministrazione, ha avuto od avrebbe avuto una posizione così poco definita, come quella che dovrebbe accettare il nostro candidato, nominato dal Ministro dei Lavori Pubblici (art. 6), rappresentandolo nell'azienda, e restando responsabile verso di lui (art. 10), presentandogli direttamente i bilanci e le proposte più importanti della gestione (art. 11), sia pure previo parere favorevole del Consiglio di Amministrazione; ed in pari tempo deve richiedere a questo Consiglio, che non lo ha designato nè nominato, tutte le approvazioni ed autorizzazioni agli atti più importanti della sua gestione (art. 8, 11, 12, 13, 14, 20, 42, 47, 48, 64).

Ed oso credere che, ricordando l'art. 3 il quale assoggetta l'Amministrazione Ferroviaria alla vigilanza del Ministro del Tesoro per la parte contabile e finanziaria, questi potrebbe esercitarla assai meglio a mezzo del Ragioniere Generale, che avrebbe sotto i suoi ordini la Cassa Centrale, e non sarebbe più sotto la dipendenza del Direttore Generale, rendendo la posizione di costui meno difficile e meno complicata, mentre potrebbe il Ragioniere Generale, con maggiore autorità ed efficacia, esercitare la sua azione direttiva e di controllo sulla Ragioneria dell'esercizio, sugli inventari, sui prodotti e spese, e su quanto prescrive l'articolo 27; sarebbe il vero Compilatore del Bilancio e faciliterebbe il necessario controllo della Corte dei Conti, sulle cifre e risultati complessivi di ogni suo rendiconto, dedotti dal riscontro analitico già eseguito dal suo ufficio, con rassicurante indipendenza, su tutti i conti dell'esercizio. E questo concetto faciliterebbe molto un'altra modifica radicale, e che reputerei importantissima, ed anche facile, quella di fondere e confondere in una sola persona, ed in una sola funzione, la Direzione Generale e la Direzione di Esercizio.

Non vedo, in fede mia, una ragione sola, un sol vantaggio per scindere in due quella unica azione direttiva indispensabile a far muovere quella immensa mole d'ingranaggi, di trasmissioni, di molle, di arresti, formanti l'esercizio ferroviario; e vedo invece evidenti i danni di quella divisione, ultimi quelli delle maggiori spese e complicazioni! E se non credessi soverchio ardimento, mi permetterei opinare che a Montecitorio dovrebbe bastare di estendere sino a questo organo principale e non oltre la maestà della sanzione legislativa, la quale deve lasciar possibili le modifiche alla ripartizione del lavoro, ed a quanto può richiedere e preferire il responsabile supremo dell'andamento tecnico dell'Esercizio. E non saprei concepire il vantaggio di far sanzionare per legge, come all'art. 18, che nelle spese ordinarie dell'Esercizio siano comprese quelle, ad esempio, di *riscaldamento e d'illuminazione*, senza aggiungere d'altronde che sarebbe difficile di fare altrimenti.

E questa limitazione che invoco nell'esercizio della potestà legislativa, pel progetto in discorso sarebbe impercettibile di fronte a quella che il Ministero chiede alla iniziativa parlamentare col volontario sacrificio che, nè in

virtù di questa, nè in occasione del Bilancio, possano essere approvati nuovi stanziamenti di fondi od aumento di quelli già proposti al Parlamento.

E quando si potesse sperare efficace sanzione a tanta rinunzia e sacrificio, oserei formulare i vantaggi che si otterrebbero dall'estendere ad altri punti formulati nella legge proposta, tali rinunzie e tali sacrifici!

E non sarei che al principio del discorso se volessi dire tutto quello che mi si affolla alla mente rileggendo i 70 articoli del progetto, dei quali parecchi meriterebbero lunga concione, come quelli che regolano la legislazione e la procedura per l'applicazione e modifiche delle tariffe e degli orari, e quelli delle facilitazioni ferroviarie e del personale, ma ci vorrebbe ben altra lena, nè sarebbe il caso di spendercela.

Per ora concludo, sicuro che lo studio profondo e completo che mi riservo di fare del progetto appena esaminato, non mi farà mutare il mio convincimento: solo la ragione politica ha potuto imporre, sperando giovare, quell'ordinamento; non mi attento giudicarla, e la rispetto: nessun'altra ragione però potrebbe consigliarlo.

Un ex-ferroviere.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE

Società Veneta per costruzione ed esercizio di Ferrovie secondarie italiane.

(Cont. e fine — Vedi N. 18).

Effetti ad esigere. — L'aumento, al confronto dell'esercizio 1902, è dipeso dal passaggio a noi del portafoglio delle fornaci di Pasiano, la cui esazione va compendosi regolarmente.

Debitori in conto disponibile e debitori in conto vincolato. — In queste due voci di bilancio si trovano, per la massima parte, somme incassate nello scorso dicembre per l'aumento del nostro capitale.

In conto disponibile abbiamo tenuto le somme pronte per ritiro delle obbligazioni estratte, come ne figurano per queste quelle anticipate a vari nostri corrispondenti, specialmente all'estero, nonché per pagamenti a breve termine, dal 31 dicembre u. s., di nostre rilevanti passività. Quella somma che ritenevamo di non prossima destinazione, l'abbiamo depositata in conto vincolato presso uno dei nostri maggiori Istituti di Credito, onde ottenere migliori condizioni d'impegno.

Debitori diversi. — Questa voce di bilancio è in forte aumento dall'anno scorso, dipendente, come già accennato, dalle fornaci di Pasiano e da anticipazioni fatte ai nostri corrispondenti pel servizio obbligazioni.

Conti a saldare. — Questa voce presenta un saldo minore di quello del 1902, ma ripetiamo che trattasi di un complesso di partite transitorie che trovano il loro completo svolgimento in conti diversi del susseguente esercizio.

Conti debitori per annualità ferroviarie. — Non possiamo che ripetere ciò che vi dicemmo negli anni scorsi, e che cioè l'importo di questa voce va diminuendo per annualità maturatesi ed incassate.

Esercizio ferrovie. — Permane la ragione di questo nostro credito, vale a dire che esso rappresenta il capitale che la Società ha impiegato nella dotazione di magazzini, scorte materiali, ecc., occorrenti all'andamento dell'esercizio delle ferrovie.

Conti d'ordine. — Sono partite di giro che bilanciano con gli stessi conti al passivo.

Passivo.

Conto nostre obbligazioni. — La diminuzione è conseguenza dell'ammortamento secondo il piano di emissione. L'ammortamento straordinario di cui si è fatto parola, ha avuto effetto col 1° gennaio 1904.

Fondo di rispetto per eventuali ulteriori perdite. — La diminuzione del fondo trova la sua ragione in quanto vi abbiamo esposto parlando della voce di bilancio « Spese ripartibili ».

Fondo di riserva statutario. — E' aumentato di quella parte degli utili bilancio 1902 che fu passato a riserva, secondo dispone lo statuto sociale.

Fondo di riserva straordinario. — E' costituito dal versamento come capitale di L. 20 per azione, effettuato dagli azionisti, che optarono le 100 mila azioni nuove emesse pel raddoppiamento del capitale sociale.

Azionisti per dividendi. — Sono dividendi 1899-1900-1901 e 1902, non incassati alla data 31 dicembre p. p.

Obbligatari Società Veneta. — Sono interessi arretrati o maturati al 31 dicembre 1903 a favore dei possessori di nostre obbligazioni, per non verificato pagamento sia di questi che di titoli estratti.

Società Guidovie Centrali Venete. — Come la precedente voce, rappresenta interessi ed ammortamento del capitale della Società delle Guidovie sì in azioni che in obbligazioni da incassarsi al 31 dicembre 1903 dai detentori di titoli.

Stralcio lavori. — Il fondo destinato ad ultimazione lavori di stazioni comuni con altre linee, è diminuito per effetto di lavori eseguiti.

Debiti a scadenza rateale convenzionata. — La diminuzione di questa voce di bilancio è dovuta a pagamenti effettuati giusta i contratti.

Creditori diversi. — L'aumento di questa voce di bilancio, a confronto di quella del 1902, deriva da somma ancora dovuta, a termini di contratto, a Ditta fornitrice di materiale mobile, il cui importo già figura nell'attivo del nostro bilancio, da somma del fondo Cassa di Previdenza, ed infine da alcune partite in corso di liquidazione.

Creditori in conto vincolato. — L'ammontare di questi è aumentato per una cauzione in contanti prestata da un nostro funzionario.

Conti creditori per annualità ferroviarie. — La diminuzione di questa voce è conseguenza di annualità incassate.

Conti d'ordine passivi. — Sono partite di giro che bilanciano con gli stessi conti dell'attivo.

Conto profitti e perdite.

Le spese furono le seguenti:

Spese generali	L. 173,188.37
Imposte e tasse	137,642.67
Deperimento stabili e oggetti d'inventario	42,330.19
Sbilancio interessi	366,003.91
Svalutamento spese d'iniziativa affari	29,319.83
Svalutamento crediti	1,244.03
Per titoli diversi	7,187.02
Totale spese L.	758,016.02

Le rendite furono le seguenti:

Saldo dell'esercizio preced. L.	18,276.59
Cedole rendita, interessi e dividendi titoli	96,091.45
Maggior valore rendita italiana »	6,104.08
Profitti sopra titoli industriali »	2,266 —
Rendite beni stabili e terreni »	123,101.11
Gestioni nostre industriali »	1,304.22
Liquidazioni lavori	106,826.52
Reddito dell'esercizio ferrovie »	1,393,794.93
A cui deducendo: 1) concorso alle Guidovie Centrali Venete L. 165,000; 2) deperimento ferrovie e materiale mobile L. 148,168.12, residuo	1,080,626.81

Totale rendite L. 1,434,586.78

Differenza » 676,570.76

Da questo importo proponiamo anzitutto di prelevare, a termini del penultimo capoverso dell'art. 30 dello statuto, la spesa di L. 50,000 — per la Cassa di Previdenza del personale, restando così l'utile netto di L. 626,570.76 e di queste, dedotto il riporto a nuovo del bilancio 1902, in L. 18,276.59, restano lire 608,294.17, che vi proponiamo di ripartire nel seguente modo:

a) Il 10 0/0 al fondo di riserva . . . L.	60,829.41
b) Il 5 0/0 al Consiglio d'Amministrazione . »	30,414.70
c) agli azionisti L. 5 per azione . . »	500,000 —
d) Ed a conto nuovo »	35,326.65
L.	626,570.76

Prima di chiudere questa Relazione e farvi le relative proposte, sentiamo il bisogno ed il dovere di manifestare tutto il nostro rammarico ed il senso di vero dolore da cui fummo colpiti per la perdita fatta colla morte del nostro amato collega cav. dott. Mattia De Benedetti. Integerrimo ed equanime fino allo scrupolo, modesto e leale come pochi lo sono, prestò l'opera sua intelligente ed operosa a pro della Società nostra fino dall'anno 1879, sia in qualità di consigliere che di vice-presidente e presidente. La sua dipartita lascia in noi un vuoto profondo, ed alla sua memoria cara ed indimenticabile mandiamo ancora una volta il nostro riverente ed affettuoso saluto.

Al signor marchese senatore Medici, che era stato eletto consigliere nell'assemblea dello scorso anno, e che per le sue molte occupazioni declinò l'incarico, abbiamo provvisoriamente sostituito, a termini dell'art. 19 dello statuto, il signor cav. Dario Centurini, ed al compianto cav. dott. Mattia De Benedetti il signor cav. Camillo Borgnini.

Vi comunichiamo in pari tempo con rammarico che l'egregio collega comm. Carlo Maluta, fra i più anziani del Consiglio, perchè chiamato a farne parte fino dalla fondazione della Società, ad onta delle nostre vivissime istanze, per ragioni di età e di salute, intende assolutamente di allontanarsi da noi. Il suo nome, come quello del cav. Dario Centurini, sono compresi fra quelli uscenti per anzianità.

Dobbiamo quindi, a tenore dello statuto, invitarvi a procedere alla nomina di cinque consiglieri in sostituzione di altrettanti uscenti per anzianità, e che sono i signori: cav. Dario Centurini, comm. Giuseppe Da Zara, avv. Bartolomeo Loleo, comm. Carlo Maluta, comm. conte Riccardo Rocca; oltre ad un sesto, in sostituzione del cav. dott. Mattia De Benedetti, al quale posto, come dissimo, venne provvisoriamente chiamato il cav. Camillo Borgnini.

Come sapete, tutti i consiglieri uscenti sono rieleggibili.

Vi proponiamo infine il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, udite le Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei sindaci, approva il bilancio dell'esercizio 1903, che chiude con L. 42,919,553.94, sia in attivo che in passivo, nonchè la proposta ripartizione degli utili, portando a nuovo la somma di L. 35,326.65, assegnando ai sindaci, per l'esercizio 1904, la somma complessiva di L. 3000 ».

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Il 22 marzo ha avuto luogo in Roma l'assemblea ordinaria e straordinaria degli azionisti di questa Società.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Vi presentiamo le risultanze della gestione sociale dell'anno 1903, della quale sottoponiamo al vostro esame ed alla vostra approvazione il bilancio, lieti di attestarvi la continuazione del soddisfacente andamento della vostra azienda. Vi presentiamo anche il bilancio preventivo per il 1904.

Nel 1903 i prodotti netti del traffico hanno raggiunto l'importo totale di L. 2,077,158.87, superando di alcun poco quelli dell'anno precedente. L'aggio sul cambio in oro è stato assai leggero, e ciò ha contribuito per molta parte

al buon risultato della gestione. Vediamo però con dispiacere che questa condizione accenna ora a peggiorare. Le consuete spese per l'esercizio delle linee, ad onta degli ulteriori miglioramenti apportati al trattamento del personale, sono rimaste leggermente al disotto dell'anno precedente: L. 1,963,034.21 contro L. 1,966,942.15 nel 1902. Come nel precedente esercizio, così anche nel 1903 a queste cifre di spesa deve aggiungersi l'importo del nuovo materiale mobile, parte già in servizio e parte ancora in costruzione, del quale si è creduto opportuno aumentare la nostra dotazione. Nell'esercizio che consideriamo, tale importo è di L. 215,498.30 e si riferisce all'acquisto di due locomotive Compound con sterzo, di due vetture di terza classe, di tre bagagliai e di dieci carri coperti.

Anche nell'esercizio testè scaduto ci siamo preoccupati di migliorare le condizioni del nostro personale. Abbiamo limitata la permanenza dei capi-tronco e dei macchinisti nei gradi inferiori; abbiamo aumentato lo stipendio massimo e le paghe del personale dei treni, ed abbiamo elevato il contributo delle Compagnie alla Cassa di Mutuo Soccorso dal 4 al 5 0/0 delle paghe, ciò che ha permesso notevoli migliorie nel funzionamento di questa istituzione.

Come per l'addietro, anche per il decorso esercizio è stata fatta alla Cassa di Previdenza del personale a stipendio una elargizione, per riparare alla deficienza del passato rispetto alle migliori condizioni presenti. L'elargizione per il 1903 è stata di L. 7391.47, devolute a speciale vantaggio di quegli impiegati che liquidarono in addietro dalla Cassa Soccorso sussidi finali in misura inferiore a quella stabilita nel 1900. Abbiamo, coll'anno scolastico in corso, attuata la concessione di sussidi per agevolare gli studi ai figli dei nostri agenti, in conformità a quanto vi dichiarammo lo scorso anno; ed abbiamo largamente iniziata la costruzione di alloggi per i nostri manovali nelle stazioni che ne difettano, assegnando intanto un'indennità mensile ai manovali senza alloggio.

Col 1° agosto e 1° settembre 1903, entrarono rispettivamente in vigore i decreti-legge 24 giugno e 3 agosto, portanti ribassi di tariffa progressivi con la percorrenza per le merci rappresentanti prodotti del suolo o materiali attinenti alla produzione agraria od alle costruzioni. Lo Stato si è assunto l'obbligo di reintegrare il prodotto in base alle tariffe contrattuali, rimborsando il minore introito conseguito dall'applicazione delle tariffe eccezionali.

L'utile della breve linea secondaria Iglesias-Monteponi, in L. 43,047.65 al netto delle spese, è stato leggermente superiore a quello dell'anno precedente.

Nel bilancio generale riscontrerete aumentati: a) il fondo di rinnovamento, di L. 99,191.92, residuo non speso dell'assegno annuale, e di L. 34,026.82, per interessi 4 0/0 sul fondo accumulato in fine del precedente esercizio; b) la riserva straordinaria, di L. 92,064.55, avanzo utili nel 1902.

Il patrimonio della nostra Cassa di Previdenza è aumentato, durante il 1903, di lire 72,106.82, salendo a lire 1,174,830.80; ed il patrimonio della Cassa Soccorso è aumentato di L. 65,187.12, salendo a L. 571,988.70.

Vi preghiamo di approvare: 1° il bilancio consuntivo per l'esercizio 1903, che chiude lasciando *utili netti* per lire 1,686,003.02; 2° il pagamento, già eseguito ai due semestri dello scorso anno, dell'acconto dividendo 5 0/0 sul valore nominale delle azioni, nonchè il rimborso fatto di 200 azioni estratte in dicembre, nella somma complessiva di lire 1,280,000; 3° il pagamento di un *saldo dividendo* corrispondente all'1 1/4 0/0 alle azioni ed alle cartelle di godimento, nella somma di L. 312,500, versando alla riserva straordinaria le residuali L. 93,503.02; 4° il bilancio preventivo per il 1904.

V'invitiamo, infine, a procedere alla parziale rinnovazione del Consiglio ed alla nomina dei sindaci.

Nell'assemblea straordinaria fu approvata la seguente proposta del Consiglio:

La legge del 23 gennaio 1902, n. 25, che favoriva le azioni nominative in confronto di quelle al portatore, con diminuzione della tassa di circolazione, fece sentire la op-

portunità di mettere in grado i nostri azionisti di fruire di quel beneficio. E il vostro Consiglio d'Amministrazione si affrettò a compilare un regolamento per la conversione, ad istanza dei possessori, delle azioni al portatore in azioni nominative, e viceversa. Ma poichè nei nostri statuti non sono contemplate che le azioni al portatore, sembra conveniente un'aggiunta che esplicitamente ammetta la possibilità della detta conversione. E però vi proponiamo di approvare la seguente disposizione, che costuirebbe un nuovo capoverso dell'art. 6 degli statuti:

« Le azioni al portatore, tanto della classe A quanto della classe B, a richiesta dei possessori, possono essere tramutate in azioni nominative, e queste possono essere nuovamente tramutate in azioni al portatore, secondo le norme approvate dal Consiglio d'Amministrazione ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Per l'esercizio di Stato.

La Commissione parlamentare che esaminò i progetti ferroviari ha esaurito il suo lavoro per quanto riguarda il progetto-tipo per l'esercizio di Stato ed ha nominato relatore l'on. Rubini.

L'Ufficio di Segreteria della Camera comunica che la Commissione per l'ordinamento delle ferrovie, dopo discusso il sistema di una effettiva larga autonomia, che non trovò appoggio presso la maggioranza della Commissione, sentiti i Ministri, intraprese l'esame del progetto ministeriale, introducendovi delle modificazioni, e principalmente le seguenti:

1) Che siano sostituite alla Direzione unica del servizio delle Direzioni complementari con determinate attribuzioni, assistite da Commissioni consultive a base elettiva;

2) Il Consiglio generale del traffico sia composto metà di elementi elettivi, compresi in essi tre rappresentanti del personale, nominati con elezione diretta;

3) Il principio delle tariffe differenziali sia applicato anche ai viaggiatori, e le tariffe delle merci siano commisurate sempre secondo la percorrenza più breve, tenuto conto anche delle ferrovie private, e sempre col cumulo delle distanze;

4) L'azienda ferroviaria di Stato sia obbligata ad assumere a condizioni prestabilite l'esercizio delle nuove ferrovie complementari concesse a privati;

5) Dopo altre deliberazioni, su cui il Relatore, dopo uditi i Ministri, riferirà alla Commissione per ulteriori decisioni e specialmente per ciò che riguarda l'effettiva riduzione delle tariffe, del numero dei treni e la partecipazione degli utili al personale, la Commissione deliberò di proporre che non più tardi del 30 novembre p. v. il Ministero presenti un disegno di legge in cui sia formulato il completo programma dell'ordinamento ferroviario da attivarsi dopo il 30 giugno 1905.

La direttissima Roma-Napoli.

Il ministro Tedesco ha fatto compilare il progetto della costruzione di un primo tratto, per una lunghezza di 33 chilometri, della direttissima Roma-Napoli. Il progetto non pregiudica l'eventualità che il Parlamento rifiuti i fondi per la costruzione dell'intera linea, giacchè il tratto progettato è utilizzabile nel caso di eventuali interruzioni della linea attuale.

Il progetto sarà presentato quanto prima dall'on. Tedesco alla Camera.

>>

La direttissima Roma-Bologna.

Alla Camera, il Sotto Segretario di Stato per i Lavori Pubblici ha risposto a varie interrogazioni sulla direttissima Bologna-Roma.

Esposti i precedenti della questione, l'on. Sotto-Segretario di Stato accennò ai diversi progetti presentati, fra cui ultimo quello Naldoni per Palazzuolo, Stia, Arezzo.

Dinanzi alla diversità dei progetti stessi e dei pareri, il Ministero nominò nel 1902 una Commissione con l'incarico di studiare una comunicazione direttissima fra Bologna-Firenze per Roma, compresi lo studio d'una comunicazione ferroviaria elettrica sulle linee porrettane.

A quella Commissione furono comunicati i progetti presentati, compreso quello Naldoni; ed essa dovrebbe compiere entro il 31 luglio i suoi lavori, sullo stato dei quali il Ministero non ha notizie. Il Ministero però osserva che non fu mutato in nessun modo l'incarico affidato alla Commissione stessa.

>>

Il terzo Congresso degli ingegneri ferroviari.

Giovedì scorso a Napoli, nel palazzo della Borsa, è stato inaugurato il III Congresso degli ingegneri ferroviari italiani.

Nel centro del salone, adornato con piante e fiori, si ergeva un busto del Re, fra un trofeo di bandiere.

Erano presenti circa 160 congressisti, rappresentanti 38 Società ferroviarie. Procedutosi alle elezioni delle cariche, furono acclamati a presidenti onorari il comm. Emanuele Rocco e l'ing. Rusconi-Clerici; a presidente effettivo il prof. Ferrara, a vice-presidente effettivo l'ing. Pietri, e a segretari gli ing. Sapegno e d'Andrea.

L'ing. Ferrara assunse la presidenza, e pronunziò parole di ringraziamento dicendo poi che essendo molti gli argomenti da trattarsi, pregava i congressisti di essere brevi, e proponendo che fossero inviati telegrammi al Re, al ministro Tedesco ed ai direttori delle tre grandi reti ferroviarie italiane.

Si sono quindi iniziate le discussioni, che si chiusero ieri, venerdì, proclamando Torino sede del quarto Congresso.

>>

R. Ispettorato ferroviario.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha portato a conoscenza del personale del R. Ispettorato delle Strade Ferrate, delle Amministrazioni ferroviarie e di navigazione lacuale del Regno che, con RR. Decreti del 22 aprile u. s. sono stati nominati a datare dal 1° maggio corrente, Vice-Ispettori generali delle Strade Ferrate gli Ispettori Superiori comm. Vincenzo Longhi e comm. Icilio Calvori.

Ha inoltre notificato che ai detti funzionari è rispettivamente affidata l'alta direzione degli affari seguenti:

Comm. Longhi: Personale; Affari generali; Lavori e provviste per le linee delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e per le linee Venete dello Stato; Costruzioni eseguite per conto diretto dello Stato o affidate alle Società esercenti; Sindacato sulla gestione finanziaria delle Società; Ragioneria; Vertenze con le Imprese di costruzioni ferroviarie; Studi tecnici relativi alle ferrovie componenti le tre grandi Reti e alle Venete dello Stato;

Comm. Calvori: Vigilanza sull'esercizio; Servizio commerciale; Concessione di nuove ferrovie all'industria privata; Affari generali relativi alle vecchie costruzioni; Orari; Studi tecnici relativi a nuove ferrovie, alle ferrovie secondarie in esercizio, alle tramvie ed alla unità tecnica ferroviaria internazionale.

><

Ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino.

L'on. Sacchi, presidente del Consorzio di questa ferrovia, comunica che il Minisrro dei Lavori Pubblici, aderendo alle sue istanze, ha impartito l'ordine di cominciamento dei lavori della ferrovia Cremona-Borgo S. Donnino. È questa una concessione ottenuta, in via eccezionale, personalmente dall'on. Sacchi, sebbene l'intero progetto esecutivo non sia ancora approvato dal Consiglio Superiore.

><

Gli studi pel servizio del Sempione.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha delegato a far parte della Commissione incaricata dello studio delle basi e delle linee generali per il servizio del Sempione i seguenti funzionari: per la Direzione generale il signor cav. ing. Giuseppe Rocca, ispettore principale capo; per l'Agenzia commerciale il signor cav. Mariano Mantovani, ispettore principale capo; per la Ragioneria Centrale, il signor cav. uff. rag. Emilio Lissoni, ragioniere centrale, ed in caso di suo impedimento, il signor cav. Giovanni Cortassa, capo Divisione; per la Direzione dell'esercizio del primo Compartimento, il signor cav. ing. Mosè Berrini, capo Divisione.

><

Rimaneggiamenti delle tariffe viaggiatori.

La Camera di Commercio ed Arti di Torino, in sua recente adunanza, ha approvata una relazione diretta ad ottenere una riforma delle tariffe ferroviarie dei viaggiatori. E la Presidenza della Camera stessa, in ossequio, ai voti precedentemente manifestati in argomento, ha comunicato l'anzidetta relazione al Ministro dei Lavori Pubblici, raccomandando che, prese in attento esame le osservazioni ivi contenute, voglia cortesemente rendersi interprete presso le Società esercenti dei desideri in essa accennati.

La questione trattata nella relazione è quella stessa sollevata dalla Camera di Commercio ed Arti di Savona, ed alla quale hanno già fatto adesione parecchie altre Camere di Commercio del Regno: solo che la Camera di Commercio di Torino si pronunzia in modo anche più risoluto sulla necessità dell'abolizione di tutto quanto costituisce o sembra costituire privilegio in materia di trasporto in ferrovia dei viaggiatori.

La Commissione della Camera di Commercio di Torino, che ha studiato l'argomento e che ha compilato la relazione della quale si tratta, si è affermata sul seguente ordine del giorno, stato approvato all'unanimità:

« Presa in attenta disamina la relazione approvata dalla Consorella di Savona sulla riforma delle tariffe ferroviarie dei viaggiatori;

« Accogliendo in massima il concetto informatore della proposta, come quello che tende alla cessazione di un privilegio a vantaggio della generalità degli utenti;

« Confermando i voti precedentemente manifestati in proposito;

« La Camera di Commercio di Torino plaude e fa adesione all'idea della Consorella di Savona per un razionale rimaneggiamento delle anzidette tariffe, informato essenzialmente all'abolizione di ogni concessione di favore non giudicata da scopi obbiettivi o da motivi di interesse generale ».

Pel solfuro di sodio.

Ci informano da Milano che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con le

Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, avrebbe diviso di accogliere la domanda di alcune Ditte milanesi per ottenere una declassificazione di tariffa pel solfuro di sodio, ora tassato coi prezzi stabiliti per i solfuri non nominati (classe 1^a). All'uopo la prefata Direzione Generale ha presentato all'approvazione governativa una proposta tendente ad accordare pel solfuro di sodio i prezzi della classe 4^a della tariffa speciale N. 109, serie C, usandogli così lo stesso trattamento ammesso pel solfuro di ferro artificiale e pel solfuro di zinco. Ha inoltre proposto di estendere tale trattamento al solfuro di potassio, che ha un valore pressochè uguale a quello del solfuro di sodio.

><

Biglietti di abbonamento speciale.

Ci scrivono da Carrara che quella Camera di Commercio ed Arti, in considerazione delle molte ed importanti relazioni fra Carrara, Roma e Napoli, a cagione dell'industria e del commercio dei marmi del suo distretto, e dello sviluppo sempre maggiore della linea Sarzana-Parma; e tenuto conto delle premure rivolte da parecchie Case commerciali, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinché voglia interessare le Amministrazioni ferroviarie interessate a provvedere che i biglietti di abbonamento speciale delle zone 2 A e 2 M comprendano anche il tratto da Pisa a Sarzana.

A questo proposito sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie interessate non intendono in modo assoluto di apportare qualsiasi modificazione negli itinerari degli abbonamenti speciali, giacchè qualsiasi variante turberebbe l'economia della tariffa che esse vogliono tenere inalterata fino alla scadenza del suo attuale esperimento che, come è noto, va a scadere col 30 giugno 1905.

Pertanto, qualsiasi domanda o progetto tendenti a mutare l'ordinamento presente degli abbonamenti speciali, non potrebbero essere presi in considerazione se non alla scadenza della data anzidetta.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi da Palazzolo sull'Oglio a Capriolo.

— La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno per le tre classi, dalla stazione di Dervio per quelle di Mandello, Perledo, Varenna, Colico, Morbegno, Sondrio e Chiavenna e dalla stazione di Pesche per quella di Isernia.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Roma ha sentenziato quanto appresso in materia di *ferrovie* (sviamento di un treno - pericolo di disastro o disastro avvenuto - fattispecie - competenza):

« Per il pericolo di disastro occorre la semplice possibilità di un pericolo comune, mentre a rendere giuridicamente concreto il disastro avvenuto è necessario un danno effettivo e di qualche importanza. Ricorre questa seconda figura di reato, di competenza delle Assise, quando si tratti di deragliamento di un treno che danneggi il materiale e quattro persone, due delle quali riportarono lattia insanabile ».

— In materia di *elettricità* la Corte d'appello di Palermo ha emessa sentenza dalla quale si ricava la massima che, in tema di trasporto di energia elettrica, il titolo costitutivo della servitù sui fondi dei privati sta nel decreto prefettizio ed all'autorità amministrativa appartiene

statuire sul modo di costituzione della servitù stessa. L'autorità giudiziaria è solo competente a decidere sulla domanda di rifacimento di danni che si asseriscono recati dal modo in cui la servitù venga esercitata.

— In materia di *trasporto di merci in ferrovia*, la Corte d'appello di Genova ha sentenziato quanto in appresso: « La Società ferroviaria, che, nelle trentasei ore successive alla domanda, non abbia fornito al richiedente i vagoni richiestile, è tenuta al risarcimento dei danni, e non soltanto alla restituzione delle cinque lire ricevute in deposito per ciascun vagone a tenore dell'articolo 106 delle tariffe e condizioni di trasporto. L'azione di danni per la mancata fornitura dei vagoni non è soggetta alla prescrizione di sei mesi, di cui all'articolo 146 delle stesse tariffe e condizioni. La Società ferroviaria non può sottrarsi alla responsabilità dei danni, allegando la notoria deficienza del materiale rotabile, se contemporaneamente non dimostrò di avere invano fatte premure al Governo per i necessari provvedimenti; ma è ammissibile la prova che essa siasi trovata nella assoluta impossibilità di fornire i vagoni al richiedente, stante il numero delle richieste avute in quel periodo di tempo, veramente straordinario, imprevedibile e sproporzionato agli ordinari mezzi di trasporto ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha espresso avviso che il Consorzio che abbia provveduto alla sistemazione di una strada vicinale e non alla semplice riparazione e conservazione di essa, non può considerarsi come coattivo, ma solo come volontario, e per ciò regolato dal Codice Civile.

— Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere in materia di *Consorzi stradali*: « Quando un Comune possa già servirsi, per stare in comunicazione con una data località, di una o più strade abbastanza sufficienti ai suoi ristretti bisogni, non può essere chiamato da un Comune finitimo a concorrere coattivamente nelle spese di costruzione di altra strada, che, per quanto presenti qualche utilità per il primo Comune, sia invece di assoluta necessità per il secondo ».

><

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Arturo Malignani ha chiesto la concessione di derivare dal torrente Torre mc. 1200 d'acqua a monte del ponte Sentiero dei Misi, per portarla con canale in sinistra (lungo m. 2560) fin press'a poco di fronte all'abitato di Luserna, a scopo di forza motrice per sviluppo di energia elettrica da trasportarsi nella città di Udine e fuori per illuminazione e per animare opifici. La spesa viene preventivata in L. 159,000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara per lavori).

Il 21 corrente mese, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, avrà luogo il dissugellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di ricostruzione dei muri di sostegno e delle cunette nelle trincee di appoggio alla galleria di Mondovì, sulla linea Cuneo-Mondovì.

(Gare appalto lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Società Mediterranea hanno avuto luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Sostituzione della travata metallica al volto del ponte sul fosso Palidoro (opere murarie) sulla linea

Roma-Pisa. Delle 5 Ditte ammesse alla gara solo 3 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Augusto Sella, di Roma, col ribasso del 13.26 per cento;

Sostituzione della travata metallica sul fosso Palidoro al km. 44.318 della linea Roma-Pisa. Delle 6 Ditte ammesse alla gara 4 hanno presentato proposte di ribasso e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Officine Fumaroli, per costruzioni meccaniche e fonderia di Roma, che ha fatto il ribasso del 17.17 per cento.

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(Gara materiale provvisoriamente deliberata).

Presso la Società Adriatica ha avuto luogo la gara per la fornitura di 3080 tubi normali a calice ed orlo in ghisa, occorrenti per l'impianto della condotta d'acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Carsoli. Hanno concorso 3 Ditte e la fornitura è rimasta aggiudicata provvisoriamente alla Società degli Alti Forni e Fonderie di Terni, che ha fatto il prezzo di L. 125.50 alla tonnellata.

(Contratto travata metallica).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta Andrea Invitti e C. per la fornitura e posa in opera di una travata metallica al ponte sul torrente Caldane, al km. 32.389 della linea Bergamo-Lecco.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Contratti approvati).

Il Consiglio d'Amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

Con la Ditta Valentin Jurrey, di Bordeaux, per la fornitura di una carrozza automotrice a vapore per l'importo di L. 35,000;

Con la Società per l'esportazione e l'importazione di derrate alimentari C. Garavaglia e C., di Milano, per prorogare dal 1° aprile 1904 a tutto il 31 marzo 1905 la convenzione relativa ai trasporti di derrate destinate all'estero in base alla serie B della tariffa speciale n. 55 P. V. accelerata;

Con la Società per esportazione Marchesetti, Bernardinelli e C., di Verona, per prorogare come sopra la convenzione relativa ai trasporti di derrate alimentari destinate all'estero in base alla serie B della tariffa speciale n. 55 P. V. accelerata;

Con la Ditta ing. Garibaldi Perroni, per l'esecuzione dei lavori di costruzione della sala d'aspetto in cemento armato adiacente al fabbricato viaggiatori della passerella nella stazione di Messina Porto, per l'importo di L. 2204;

Colla Ditta Giuseppe Foti, per l'esecuzione dei lavori occorrenti al consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di S. Caterina, per l'importo di L. 6800;

Colla Ditta Francesco Dierna, per il cottimo dei lavori occorrenti per la sistemazione della trincea fra i km. 279.588-279.848 da Palermo della linea Bicocca-Siracusa, per l'importo di L. 3930;

Colla Ditta Pietro Davantieri, di Licata, per l'impianto di protezioni meccaniche ai caselli posti in zone malariche, per l'importo di L. 32,254;

Colla Ditta Giuseppe Marotta, di Siracusa, per l'impianto di protezioni meccaniche ai caselli posti in zone malariche, per l'importo di L. 4589;

Colla Ditta Francesco Inserra, per consimili lavori, per l'importo di L. 8790.

> <

*Comitato Superiore delle Strade Ferrate.**(Affari trattati nell'adunanza ant. del 13 maggio 1904).*

Proposta per la concessione di compensi all'Impresa Salvato in dipendenza dei lavori per la riparazione di guasti al ponte Chiappe, sulla linea Messina-Cerda.

Transazione con l'Impresa Pineschi, assuntrice dei lavori d'impianto, di due pensiline metalliche nella stazione di Roma-Termini.

Proposta per la concessione di compensi all'Impresa Diamanti in dipendenza dei lavori di costruzione di due case cantoniere, sulla linea Orte-Falconara.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Merenda in dipendenza dei lavori di difesa a mare nelle spiagge di Contesse e Tremestieri, sulla linea Messina-Catania.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Quaglino per l'ampliamento della stazione di Cuneo.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Vitali per la costruzione d'un nuovo piano caricatore parzialmente coperto, nella stazione centrale di Messina.

Trasformazione a trazione elettrica della tramvia Torino-Moncalieri-Trofarello, con diramazione al castello di Moncalieri.

Convenzione col Municipio di Torino per la costruzione d'un cavalcavia sulla ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, necessario per l'apertura di un tratto della strada di circosollazione interna di quella città.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di 50 carri per il trasporto di granaglie.

Autorizzazione per l'esercizio d'un tronco di tramvia elettrica dal viale Regina Margherita in Spezia alla frazione « La Chiappa ».

Proposta per consolidare il rilevato fra i km. 17.200 e 19.450 della linea Lugo-Lavezzola.

Proposta per impiantare nella stazione di Ferrara un fascio di binari tronchi per il servizio merci ed un'asta di manovra.

Modificazioni al disciplinare per l'esercizio della tramvia elettrica Mestre-San Giuliano.

Progetto per la sistemazione di un fosso di scolo al km. 28.115 della linea Gallarate-Laveno.

Condono della multa nella quale è incorsa l'Impresa Cimini per ritardata ultimazione d'una parte dei lavori per il prolungamento e la sistemazione dei binari nella stazione di Vasto.

> <

*Proposte di nuovi lavori**presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.***RETE MEDITERRANEA:**

Sistemazione dei cunicoli sulla galleria Marcellinara (lavori complementari), per L. 7000.

Rifacimento di metri 1584 di binario, modelli D M e 2 F, nella stazione di Alessandria, per L. 15,940, oltre il materiale metallico d'armamento.

Chiusura della ferrovia Firenze-Pisa presso la spalla destra del sottovia delle Cascine al chilom. 2.516, per L. 1050.

Consolidamento delle opere di difesa a valle del ponte sul rio Vergine, al km. 1.702 della linea Avellino-Benevento, fra le stazioni di Avellino e di Prata Pratola, per L. 6000.

Impianto del segnalamento a campana fra la stazione centrale di Pisa ed il passo a livello di Tombolo sulla linea Pisa-Livorno, per L. 3035.

Impianto di un pozzo tubolare nella stazione di Metaponto, per L. 12,900.

Ripristino e consolidamento del rilevato stradale al km. 151.800 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Picerno e di Tito, per L. 4700.

Ampliamento della stazione di Torino Smistamento, per L. 316,100, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento della scarpa destra al km. 38.390 della linea Foggia-Napoli, per L. 1100.

RETE SICULA:

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Sciarra, per L. 3150, di cui L. 2900 per i lavori da appaltarsi.

Impianto del binario di raddoppio nella stazione di Zappulla, e di un accumulatore di mc. 10, tipo Coda, nella stazione di S. Stefano, per L. 23,000, di cui L. 18,200 per i lavori da appaltarsi.

> <

*Proposte di nuovi lavori**approvate dal R. Ispettorato Generale.***RETE ADRIATICA:**

Impianto di un binario per il carico e lo scarico diretto delle merci nella stazione di Popoli, per L. 2000, oltre il materiale d'armamento.

Consolidamento, mediante catene in ferro, del casotto ad uso ufficio della manutenzione nella stazione di Spoleto, per L. 100.

Impianto nella stazione di Ortona a mare di due suonerie elettriche di avviso dei treni fermi al segnale a disco, lato Bologna, per L. 615.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di opere a difesa della condotta del rifornitore di Celle Burgheria nel Vallone Grande al chilometro 85.687 della linea Battipaglia-Castrocucco, per L. 4100.

Sistemazione della cunetta di scolo a monte presso l'imbocco ovest della galleria Malfanti fra le stazioni di Rapallo e di Zoagli e fra i km. 30.160 e 30.238 della linea Pisa-Genova, per L. 540.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati recentemente i seguenti provvedimenti:

1) E' stato concesso alla Ditta Nicolò Odero di trasportare circa 900 tonnellate di macchine e meccanismi da Sestri Ponente a Spezia, coll'abbuono della soprattassa che sarebbe dovuta per i trasporti di peso eccezionale;

2) La tariffa locale n. 236, piccola velocità, per trasporti di cartoni comuni di pasta di legno, è stata resa applicabile anche ai trasporti in transito a Montebelluna, Padova, Treviso e Vicenza e provenienti direttamente da alcune fabbriche residenti presso le stazioni interne delle ferrovie Venete;

3) Venne estesa alla stazione di Caserta la validità della tariffa locale n. 401, piccola velocità;

4) E' stato concesso alla Ditta Filippo Pecoraino di effettuare i suoi trasporti cumulativi di grano, a vagone completo, dalle stazioni della ferrovia Sicula-Occidentale per la stazione di Palermo-Centrale, a ragione d'anno e in via d'esperimento, con l'applicazione della tariffa eccezionale n. 401 A e coi seguenti abbuoni: l'1 1/2 per i primi 100 vagoni completi; il 3 1/2 fino a 200 vagoni;

il 4 1/2 fino a 300 vagoni; il 6 1/2 fino a 400 vagoni, ammettendo l'abbuono dell'1 1/2 progressivamente per ogni cento vagoni completi;

5) La concessione accordata alla Ditta Camillo Brena, per trasporti di cereali, farina e carbon fossile, è stata rinnovata per un altro anno, rendendo indipendenti i due quantitativi minimi di impegno di 500 tonnellate per cereali e farine e le 500 tonnellate di carbon fossile;

6) E' stato concesso alla Ditta E. Costa di effettuare i suoi trasporti, a carro completo, di marmo in blocchi ed in massi anche squadrati, di peso fino a 5 tonnellate per pezzo, od in lastre o lastroni semplicemente segati, da Carrara, Avenza, Massa, Serravezza, Pietrasanta e Viareggio in destinazione di Roma, alle seguenti condizioni: abbuono del 15 0/0 sui prezzi normali di tariffa, fermo l'integrale diritto fisso, per gli invii da Carrara, Avenza e Massa; abbuono del 10 0/0, come sopra, per gli invii da Serravezza, Pietrasanta e Viareggio; quantitativo minimo d'impegno: tonnellate 800, da trasportarsi entro il mese di giugno 1905;

7) E' stato concesso alla Ditta Marcovaldi di effettuare i suoi trasporti di calce da Morelo a Roma-Termini, al prezzo di L. 3.39 per tonnellata, compresa la quota di diritto fisso. Il quantitativo minimo da trasportare è fissato in tonnellate 4500 e la concessione è valida a tutto giugno 1905;

8) Venne rinnovata, alle stesse condizioni, per il periodo dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, la concessione accordata alla Ditta Pasquale e Fratelli Borghi, per il trasporto di calce da Ternate Varano a Milano;

9) Si è concesso alla Ditta A. Bramanti e Comp. di effettuare i suoi trasporti di sale e tabacco da Novara a Romagnano-Sesia, al prezzo di L. 1.40 la tonnellata, compreso il diritto fisso e la soprattassa erariale, carico e scarico a cura e spese delle parti, verso impegno di un quantitativo minimo di 300 tonnellate. La concessione è valida per un anno, decorrente dal 1° luglio 1904;

10) Venne estesa anche alle destinazioni di Bergamo, al prezzo di L. 8.70 per tonnellata e coll'impegno del quantitativo minimo di 2000 tonnellate, la concessione accordata alla Ditta Alderigo Ravano, per trasporti di carbon fossile;

11) E' stata rinnovata per un altro anno, ed estesa anche ai trasporti in partenza da Riva di Sotto in transito a Paratico, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti, per trasporti di calce.

— Con recente decreto dei Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio sono state approvate le seguenti aggiunte e modificazioni alle tariffe locali N. 206, 212 e 233 (provvedimenti a favore di Napoli), in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica: -

a) La tariffa locale n. 206, piccola velocità, è estesa ai trasporti di canapa, stoppa, cascami e strappature di canapa, in partenza da Acerra, Cancello, Capua, Casalnuovo, Caserta, Casoria, Fratta Maggiore-Grunno, Maddaloni Inferiore, Marcanise, Sant'Antimo, Sant'Arpino e Santa Maria Capua Vetere, ed in destinazione di Napoli;

b) Nella tariffa locale n. 212, piccola velocità, è introdotta una nuova serie per i trasporti di lava greggia, con prezzi intermedi fra le due attuali serie A e B;

c) Nella tariffa locale n. 233, piccola velocità, è introdotta una nuova serie per i trasporti di acque minerali naturali, in partenza dalle stazioni di: Acerra, Cancello, Castellamare di Stabia, Contursi, Monticchio, Narni, Nocera Umbra, Portici, Teleso-Cerreto e Torre Annunziata, e destinati a Napoli.

— Su proposta della Direzione Generale della Rete Adriatica, che essa ha presentata d'accordo colla Mediterranea e colla Sicula, i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, con loro recente Decreto, hanno approvato che nella tariffa eccezionale n. 1055, piccola velocità, venga fatta l'aggiunta, dopo la relativa condizione 9ª, della nuova condizione offerente ai trasporti di fusti vuoti spediti a piccola velocità a prendere carico, o di ritorno, e che servono al trasporto del vino comune, del mosto e dell'uva pigiata, in base alle tariffe medesime.

ULRICO CAROZZI

Il giorno 24 Aprile n. s. si è spento in Napoli, dopo lunga e penosa malattia, il cav. **ULRICO CAROZZI**, Capo Divisione alla Direzione dell'Esercizio delle S. F. del Mediterraneo.

Entrato giovanissimo nell'Amministrazione dell'Alta Italia, e destinato alla Divisione di Manutenzione in Firenze, egli aveva saputo fin da quei primi anni farsi apprezzare da' suoi superiori. Destinato poi alla segreteria del Consiglio d'Amministrazione in Milano durante la gestione governativa, vi rimase, assai stimato anche in quelle nuove mansioni, fino alla costituzione della Società Mediterranea.

Nel 1885 passò a Napoli, dapprima come Capo Sezione al Servizio Centrale Mantenimento e Lavori, dove seppe mirabilmente ordinare tutta la parte amministrativa e contabile, poi alla Direzione dell'Esercizio quale segretario, nel quale posto assai delicato e importante rendeva segnalati servizi.

Ingegno, cultura, criterio pratico e genialità di carattere lo resero carissimo a superiori e colleghi e ben voluto dai dipendenti, sicchè l'imatura sua morte fu un lutto sincero per tutta la famiglia ferroviaria.

A Napoli prima, poscia a Voghera, patria dell'estinto, dove la salma fu trasportata, gli furono rese solenni onoranze, con grande concorso. Al cimitero gli fu dato l'ultimo saluto dal comm. Scolari, come rappresentante della Direzione Generale e come amico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia direttissima Roma-Milano. — La Commissione Reale, presieduta dal sen. Colombo, per lo studio d'una ferrovia direttissima Roma-Milano, è prossima ad avere esaurito il suo mandato.

La sotto-commissione tecnica ha già formulato le sue proposte definitive, le quali verranno prese in esame dalla Commissione plenaria in un'adunanza che si terrà nella terza decade di maggio.

I progetti presi in considerazione dalla sotto-commissione tecnica furono quattro: uno di questi progetti fa sbocco della direttissima Prato, un altro Riferdi, gli altri due Firenze.

Accora della ferrovia da Garesio al mare. — L'Associazione regionale ligure, interprete dei voti dalla Liguria occidentale espressi in ripetuti comizi e dalle rappresentanze comunali, ha deliberato di affermare ancora una volta che l'unica soluzione del problema del congiungimento ferroviario del Piemonte con la Liguria consiste nella ferrovia da Garesio al mare e non con la linea Breglio Ventimiglia, linea inutile, e che costituisce soltanto spreco di pubblico denaro.

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — La Federazione industriale e commerciale vercellese ha pub-

blicato un opuscolo di propaganda sopra questa linea, corredato di piante, profili, relazioni, ecc., in cui fa la storia di questa linea e ne dimostra l'utilità, non solamente dal punto di vista locale, ma anche da quello regionale, nei rapporti con Torino, Genova, Alessandria, Casale, Asti, ecc.

L'opuscolo sarà diramato a tutti gli enti interessati e si spera conseguano nuove ed importanti adesioni al progetto.

Ferrovia Calanello-Teleso. — Il giorno 6 corrente il Consiglio provinciale di Pari, si occupò della ferrovia Teleso-Calanello, e riconoscendone tutta l'importanza e l'utilità, deliberava di prendere l'iniziativa di una intesa fra le diverse provincie interessate pel reparto del complessivo sussidio di L. 9400 per anni 70, che occorre ancora assicurare, tenuto conto dei sussidi già deliberati dalle provincie di Caserta e Benevento.

Ferrovia del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 30 aprile 1904.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascennero a L. 4.987.572, con un aumento di L. 339.750,09 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 30 aprile 1904 si ragguaglia a L. 141.222.111, presentando un aumento di L. 5.762.083,20 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1904.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascennero a lire 4.336.870,51, con un aumento di lire 367.391,63 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1904 si ragguaglia a L. 46.046.101,41, e presenta un aumento di L. 2.952.428,62 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovia della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 aprile 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascennero a L. 391.079, e presentano un aumento di L. 12.981 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 aprile 1904 ammontano a L. 10.879.521, con un aumento di L. 484.133 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvai cittadini a Bergamo. — Dopo proposte e contro proposte dibattutesi fra il Comune e la Società anonima « Funicolare e tramvia » il 9 corrente quel Consiglio comunale deliberò un preliminare di contratto per estendere alla rete cittadina dei tram a cavalli la trazione elettrica.

Tramvai Verona-Cologna-Legnago. — L'ingegnere Leone Maryssal, direttore del tram a vapore Verona-Cologna, ha di questi giorni terminati i rilievi per il tracciato del prolungamento del tram fino a Legnago ed ha iniziato con gli interessati le pratiche per le espropriazioni necessarie al trasporto sulla destra del Guà, della linea Lonigo-Cologna.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Svizzera. — *La ferrovia della Valle-maggia* — La Commissione della Gestione del Gran Consiglio a cui venne demandato l'esame della domanda della Compagnia della ferrovia Locarno Binasco per ottenere il sussidio cantonale del 30 0/0 assicurato dalla legge sulle ferrovie regionali, ha incaricato una sotto-commissione, composta dei signori Bolla, Pioda, Tarchini e Chicherio-

Sereni, di esaminare l'incarto di detta ferrovia e di riferire in settimana alla Commissione stessa, la quale prenderà poi le sue decisioni riguardo al chiesto sussidio.

Come si sa, il costo di costruzione di questa ferrovia è preventivato in fr. 2.280.000. Il capitale azioni previsto di un milione è stato intieramente firmato ed il capitale-obbligazioni di fr. 600.000 è assicurato da un Consorzio bancario.

— **Ferrovia Göschenen-Andermatt.** — È stata presentata al Consiglio federale una domanda di concessione per una ferrovia da Göschenen ad Andermatt, chiamata ad avere una grande importanza, specialmente per le fortificazioni del Gottardo.

Secondo il rapporto tecnico, questa linea avrebbe la sua origine a Göschenen davanti l'estremità sud della stazione del Gottardo ed il suo punto terminale ad Andermatt. La stazione di Göschenen e la parte inferiore della strada di fronte al portale del tunnel del Gottardo una volta passati, la linea segue fino al ponte del Diavolo la sponda sinistra della Reuss. Attraversa con un tunnel la roccia che si avvanza come sperone presso il ponte del Diavolo, poi passa con un viadotto la Reuss all'uscir dal tunnel.

Giunta sull'altipiano di Andermatt, segue strada, in generale con una pendenza di 3,8 0/0, e sopra un breve spazio di 2,4 0/0. In tutto il suo percorso di 3,9 km., la linea è stabilita senza contropendenza; 2,5 km. sono ad ingranaggio ed 1,4 km. a semplice adesione. La pendenza massima del tronco ad ingranaggio è di 14 0/0 circa; quella del tronco a semplice adesione di 2,4 0/0. La stazione di Göschenen è situata ad un'altitudine di 1109 m., e quella di Andermatt a 1444 m., ossia un dislivello di 335 metri.

Il sistema misto adottato, ad ingranaggio ed a semplice adesione, è quello che sembra più conveniente, poichè da Göschenen al buco d'Uri la pendenza da superare è di 12 0/0, mentre da quest'ultimo punto fino ad Andermatt la linea è quasi piana.

Come sistema di trazione si prevede la trazione elettrica; però i richiedenti non escludono l'eventualità della trazione a vapore.

Nella eventualità di una linea elettrica, la Reuss fornirebbe la forza necessaria in abbondanza.

Il costo della linea e del materiale ruotante è calcolato a fr. 1.116.500 colla trazione a vapore, ed a fr. 1.175.000 colla trazione elettrica.

Ferrovia Svizzera d'accesso al Sempione. — Da un documento ufficiale di recente pubblicato si togliono alcune notizie relative ai tre progetti di linee ferroviarie attraverso le Alpi Bernesi.

Il primo progetto è quello detto del Loetschberg. Contiene una galleria di metri 13.520 e importa una spesa di circa 72 milioni. La galleria sboccherebbe nel Vallese presso Goppenstein, sopra Gampel, a 1225 metri di altezza, e la linea si prolungherebbe sulla destra del Rodano, fino a Briga. La distanza da Thoune a Briga, di km. 84,22, potrebbe essere percorsa in ore 1,50'. Con questa linea si potrebbe andare da Milano a Berna in ore 5,30'.

Il secondo progetto, detto del Wildstrubel, è dovuto all'ing. vallesano Stockalper. Ha una galleria di m. 12.120 e importa una spesa di 52 milioni. La galleria sboccherebbe nel Vallese sopra Sierre, a metri 1040 d'altezza, e la linea si prolungherebbe fino a Rarogne, sulla Briga Losanna. La distanza da Thoune a Briga sarebbe di km. 107 e potrebbe percorrersi in ore 2,5'. Per l'intero percorso da Milano a Berna occorrerebbero ore 5,95'.

Il terzo progetto sarebbe idealmente il migliore, ma pare che abbia poca probabilità di essere adottato, a causa della spesa assai più alta. Avremmo una galleria sotto il Loetschberg, lunga m. 21.000, questa galleria sboccherebbe nella valle di Lötschen a m. 930 di altezza, e il punto culminante della linea, che si prolungherebbe sulla destra del Rodano fino a Viège, non supererebbe i 980 m. La spesa prevista per questo progetto è di 83 milioni. La distanza da Thoune a Briga sarebbe ridotta a km. 77.

Soppressione della prima classe in Baviera ed in Austria. — L'Amministrazione delle ferrovie bavaresi ha l'intenzione di sopprimere la prima classe nei treni viaggiatori. Le si è fatto osservare che certe eccezioni si impongono che impedirebbero alla misura di essere così radicale come sembra. I vantaggi di questa soppressione consisterebbero, per esempio, nella semplificazione delle tariffe dei biglietti, la composizione dei treni viaggiatori, una diminuzione di peso morto. Aggiungiamo che lo Stato Austriaco si propone di procedere parimenti a questa soppressione.

Notizie Diverse

Istituto ferroviario della Cassa Pensioni.

— Le sorti dell'istituzione della Cassa Pensioni per il personale della Rete Mediterranea che al fine dell'anno 1901 si erano depresse, si sono nell'anno seguente rialzate. Difatti nel 1901 era avvenuto quanto si prevedeva avesse a verificarsi presto o tardi, cioè che la somma delle entrate rimase inferiore a quella delle spese, a coprire le quali occorreva cominciare ad intaccare il fondo della cassa che era allora di 64 milioni. L'aumento della ritenuta e del contributo in conseguenza del nuovo Statuto attuato il 21 ottobre 1902, han fatto sì che le entrate di nuovo superarono le spese, accordando così una tregua che durerà qualche anno.

Dappoichè col 1° gennaio 1897 cessò l'ammissione di nuovi soci, ne consegue che verso il 1937 gli ultimi agenti entrati in servizio prima del 1897 saranno ormai tutti pensionati ed allora cesserà il cospicuo delle trattenute e durerà ancora viva la spesa delle pensioni ad agenti, alle vedove ed orfani per molti anni. Queste spese dureranno oltre il 1950, epoca in cui si presume cesseranno di vivere i pensionati. In questa condizione di morte della vecchia istituzione, è razionale che si debba e possa intaccare il fondo e sarebbe virtualmente condizione perfetta se il fondo si riducesse a zero poco dopo il 1950: ma ciò non avverrà, poichè detto fondo perirà assai prima e forse presso il 1920. Dopo quel temuto momento, spetterà al Governo provvedere i fondi per pagare le pensioni spettanti per diritto e per legge al personale ferroviario, poichè i mezzi già escogitati e messi in pratica per colmare i dissavanzi sono impari al bisogno.

Si potrebbe, onde sollevare le condizioni attuali, riprendere l'idea non nuova, di devolvere cioè una parte della gravosa imposta di ricchezza mobile che paga il personale ferroviario per versarla nel fondo della Cassa Pensioni. Come è noto la maggioranza del personale ferroviario paga una tassa di ricchezza mobile superiore a quella pagata da ogni altra classe di impiegati governativi, il nove per cento sugli stipendi depurati dalla trattenuta del cinque e mezzo per cento che va a favore della Cassa Pensioni. Il Governo dovrebbe riprendere in esame la cosa e stabilire che una parte della imposta di ricchezza mobile vada a favore della Cassa Pensioni, semprechè gli impiegati abbiano in totale una trattenuta complessiva non maggiore dall'attuale di quasi quattordici e mezzo per cento, già gravosissima.

Con questo lieve sacrificio per parte del Governo si riuscirebbe ad allontanare di parecchi anni il temuto esaurimento del fondo ed a diminuire il maggior onere che ad ogni modo graverà sulle finanze dello Stato in epoca non lontana.

Nuova Società di Costruzioni in Milano.

— Si è costituita a Milano, sotto gli auspici della Banca Commerciale, una Società anonima per azioni sotto il titolo di *Società Costruzioni A. Brambilla*, con un capitale di L. 2,000,000, la quale ha per oggetto l'assunzione di imprese per costruzioni di opere murarie, di ferro e di legno.

Il primo Consiglio di amministrazione è così costituito: comm. ing. Vittorio Ottolenghi, presidente; arch. Enrico Brambilla, amministratore delegato; conte Gino Durini, dottor Francesco Feltrinelli, Giuseppe Vernansal de Ville-neuve, consiglieri. Compongono il Collegio sindacale i signori: rag. Pietro Ghisalberti, rag. Riccardo Vitali, ingegnere Luigi Mazzocchi.

Stabilimento per l'industria delle calce e dei cementi in Venezia. — La nota Società anonima « Fabbrica di calce e cementi di Casale Monferrato », oltre gli Stabilimenti di Casale, San Giorgio, Ozzano e Civitavecchia, ne fece sorgere ora un altro a Venezia.

Il nuovo Stabilimento è destinato alla fabbricazione del cemento Portland artificiale, adoperando il calcare d'Istria e l'argilla locale. Lo Stabilimento sorge alla Giudecca, occupa una superficie di oltre 20 mila metri quadrati ed è stato studiato per una produzione di 500 mila quintali all'anno. Il problema era difficile, data l'evidente sproporzione fra questi due termini. Le fondazioni, a differenza di quanto si pratica a Venezia (palificazioni che raggiungono il terreno resistente *caranto*), sono costituite di platee di cemento armato dello spessore di metri 0.20 a 0.25, rinforzate da nervature. Il terreno sul quale sono posate le platee fu costipato con pali di calcestruzzo di cemento conici della lunghezza di metri 1.50 e del diametro in testa di metri 0.35.

L'operazione fu condotta con mezzi adeguati allo scopo. Costituiscono attualmente la fabbrica:

1) Un edificio contenente le caldaie, una motrice di 525 HP, un alternatore di 350 KW per la produzione di energia elettrica alla tensione di 500 volts:

2) Un edificio contenente i forni, la macinazione del carburo, i silos del materiale crudo macinato, gli essiccatoi dell'argilla, i raffreddatori del cemento greggio, gli elevatori e trasportatori occorrenti e le motrici elettriche relative;

3) Un edificio diviso in tre parti: una contenente le macchine per la macinazione, dosatura e miscela dei materiali crudi cogli elevatori e trasportatori necessari; una centrale per le motrici elettriche; l'altra per la macinazione del cemento greggio cogli elevatori e trasportatori relativi;

4) Silos per la conservazione del cemento macinato, per la sua insaccatura e spedizione:

5) Banchina sul canale Luraneri per accostare i velieri e i *ferri-boats*;

6) Tettoie per il carbone e l'argilla.

Sono in costruzione le tettoie per il cemento greggio, i trasformatori per utilizzare l'energia elettrica trasportata dalla Società del Cellina ed altri edifici complementari.

Si nota che la parte delle costruzioni ora eseguite rappresenta circa la metà dell'impianto completo, che verranno ampliate in seguito a seconda dei bisogni.

La cottura viene eseguita in forni rotanti di grandi dimensioni, lunghi m. 22, col diametro di 2.10, che rappresentano l'ultimo progresso di quest'industria.

Il cemento viene poi portato ai silos ed all'insaccatura automaticamente.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Villadossola (Novara) (20 maggio, ore 9, unico).

— Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo cimitero, per L. 8676.66. Dep. provv. L. 867.65. Ultimaz. lavori 6 mesi.

R. Prefettura di Reggio Calabria (20 maggio, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 66, compreso tra il confine colla provincia di Catanzaro sul Montepecoraro e la marina di Monasterace, lungo m. 39,473.20, colla diramazione dal bivio Mangiatorella ad Altiforni (Ferdinandea), lunga m. 4037, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 179.983.92, provv. agg. col ribasso del 52.20 0/0. Dep. provv. L. 2500. Cauz. decimo.

Amministrazione Provinciale di Potenza (20 maggio, ore 11, unico). — Appalto della fornitura di breccie ed altre opere di manutenzione del 2° tratto del tronco nazionale Valle d'Agri-Nazionale Appulo-Lucana della provinciale n. 209, fra l'estremo della traversa di Accettura ed il ponticello 178, di lunghezza m. 16,789.58, e sulla strada di San Mauro Forte, dall'innesto col tratto predetto all'angolo della casa d'Eufemia, di lunghezza m. 5130, per la durata di un quinquennio a decorrere dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per complessive L. 37,500, di cui L. 33,180 a base d'asta. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Catanzaro (21 maggio, ore 10, unico). — Appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale n. 64, compreso fra l'innesto colla nazionale n. 62 sotto Tiriolo e la stazione ferroviaria di Catanzaro, e del tratto fra la stazione ferroviaria di Catanzaro Marina ed il villaggio Marina di Catanzaro, per il presunto complessivo importo di L. 112,444.92, delle quali L. 82,812.84 saranno a base d'asta e L. 29,632.08 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 3000. Offerte fino al 30 maggio. Docum. fino al 23 maggio.

Amministrazione Provinciale di Potenza (21 maggio, ore 11, unico). — Appalto della fornitura di breccie ed altre opere di manutenzione sul secondo tratto del tronco nazionale Valle d'Agri-Nazionale Appulo-Lucana della provinciale n. 209, fra il ponticello 178 e l'estremo del tronco, compreso il tratto di diramazione per la stazione di Grassano, di lunghezza complessiva m. 22,245, per la durata di un quinquennio, a decorrere dal 1° gennaio 1904 al 31 dicembre 1908, per complessive L. 42,500, di cui L. 35,815 a base d'asta. Dep. provv. L. 500.

Congregazione di Carità di Francavilla d'Este (Ascoli Piceno) (21 maggio, ore 10, defin.). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione del nuovo ospedale, provv. agg. al signor Gasparri Ugo fu Aureliano, domiciliato a Macerata, col ribasso d. L. 600, e cioè per L. 30,033.04. Dep. provv. L. 2000.

Deputazione Provinciale di Potenza (21 maggio, ore 11, unico). — Appalto della fornitura del breccie occorrente alla manutenzione del terzo tratto della strada nazionale Valle d'Agri-Appulo-Lucana della provinciale n. 209, fra il ponticello n. 178 e l'estremo del tronco, di m. 22,245, per 5 anni, per complessive L. 42,500. Dep. provv. L. 500.

Deputazione Provinciale di Salerno (21 maggio, ore 12, defin.). — Appalto del mantenimento della strada Umberto I e traversa di Zuppino-stazione di Sicignano, provv. agg. per L. 15,035.65.

Municipio di Melissa (Catanzaro) (21 maggio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade interne e fognature, per L. 19,045.29. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2000. Docum. fino al 21 maggio, ore 10.

Municipio di Roma (21 maggio, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di manutenzione e restauro delle mura urbane, per L. 15,000. Dep. provv. L. 750. Cauz. L. 1500. Dep. spese L. 350. Offerte e documenti fino al 20 maggio, ore 14.

Municipio di Rionero in Vulture (Potenza) (23 maggio, ore 11). — Appalto dei lavori di restauro alla Chiesa matrice sotto il titolo di S. Marco, per L. 10,054.61. Dep. provv. L. 300. Consegna lavori 6 mesi.

Direzione del Genio Militare di Firenze (24 maggio, ore 10.30). — Appalto dei lavori per la sistemazione del campo di tiro a segno nazionale di Firenze, per L. 19,500. Dep. provv. L. 1950. Cauzione L. 1950. Fatali 13 giugno, ore 11. Consegna lavori 120 giorni. Documenti fino al 18 maggio.

Municipio di Reana (Udine) (26 maggio, ore 9, defin.). — Appalto dei lavori per l'ampliamento della casa comunale, per L. 7462.06. Dep. provv. L. 300. Cauz. L. 800.

Municipio di Reano (Torino) (26 maggio, ore 9, defin.). — Appalto dei lavori di ampliamento della casa comunale, per L. 7462.06. Dep. provv. L. 300. Cauz. L. 800.

R. Prefettura di Firenze (27 maggio, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Forlì, compreso tra la stazione ferroviaria di Pontassieve ed il termine miliare n. 32 da Firenze, poco oltre il valico dell'Appennino, di metri 35,490.80, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che

lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive lire 126,666.72. Dep. provv. L. 2300. Cauz. L. 21,111.12. Fatali, senza ulteriore avviso, 3 giugno. Docum. fino al 19 maggio.

(27 maggio, ore 10, 2° inc.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Forlì, compreso tra il termine miliare n. 32 da Firenze ed il confine con la provincia di Forlì, di m. 44,764.55, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive lire 20,480.12. Dep. provv. L. 2200. Cauz. L. 20,080.02. Fatali, senza ulteriore avviso, 3 giugno. Docum. fino al 19 maggio.

Deputazione Provinciale di Palermo (28 maggio, ore 15, 2° inc.). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto della strada provinciale di seconda serie dalla nazionale Termini-Taormina presso Sciafani per Valledolmo alla provinciale Messina Montagne, per lire 254,982.10. Dep. provv. L. 10,000 e L. 5000 per spese. Fatali 17 giugno, ore 15. Consegna lavori 2 anni.

Prefettura di Ancona (30 maggio, ore 10.30). — Appalto dei lavori di allargamento di un tratto di banchina al Mandracchio prospiciente il lato ovest dell'ex Lazzaretto per lire 24.400. Ultimazione lavori 6 mesi. Dep. provv. lire 1300. Docum. fino al 23 corrente. Fatali 15 giugno, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Napoli (24 maggio, ore 14, inc. defin. e ad offerte segrete). — Appalto della fornitura di ferro fino in verghe kg. 8000 a lire 0.45, lire 3600; Id. scelto in lameria, grossa kg. 600 a lire 0.65, lire 270; Id. id. mezzano, kg. 2000 a lire 0.50, lire 1000; id. id. sottile kg. 1500 a lire 0.55, lire 825; id. id. in verghe kg. 14,520 a lire 0.35, lire 5082. Totale lire 10,777. Dep. provv. lire 1078. Consegna giorni 30.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Torino (28 maggio, ore 9, unico defin. inc.). — Appalto della fornitura di olio minerale per trasmissioni e macchine diverse a lire 0.50, kg. 3000 lire 1500. Cauzione lire 150. Consegna 60 giorni.

Municipio di Carrara (Massa Carrara) (28 maggio, ore 11, off. segr. e ad unico defin. inc.). — Appalto della fornitura del macchinario occorrente all'impianto ed all'esercizio dell'officina per l'illuminazione a luce elettrica, consistente in 3 gasogeni ciascuno della potenza di 125 a 145 cavalli effettivi; 3 motori a gas povero da 125 a 145 cavalli effettivi; 3 alternatori o trifasi a 5000 volt, 50 periodi capaci di assorbire la potenza di ciascuno dei motori a gas suddetto e direttamente accoppiati e muniti delle eccitatrici e reostati necessari; quadro di distribuzione, una linea di partenza completa, un regolatore di fase, nonchè aggiunta di un terzo-filo nella rete primaria per lire 148,000. Cauz. provv. lire 2000. Dep. spese lire 200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Maggio 7	Maggio 14
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	553
" " Mediterranee	452	450.50
" " Meridionali	721.50	724.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	450	450
" " (2° ")	435	435
" " Secondarie Sarde	268	268
" " Sicule	693	693
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
Sicule A. B. C. D.	354.50	353.50
Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	99
Mediterranee 4 0/0	503.50	503
Meridionali	351.50	350
Palermo-Marsala-Trapani	309	309.50
" 2° emiss.	313	313
Sarde, serie A.	359	356
" serie B.	359	356
" 1879	359	356
Savona	380	380
Secondarie Sarde	511.50	511.50
Sicule 4 0/0 oro	517	518
Tirreno	514	514
Vittorio Emanuele	368	369.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 21 al 30 Aprile 1904. — 30^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	„	1065	1065	„
Media.	4760	4760	„	1065	1059	+ 6
Viaggiatori	1,973,426.00	1,807,386.86	+ 166,039.14	60,609.00	59,651.45	+ 957.75
Bagagli e cani.	117,690.00	117,298.11	+ 391.89	1,429.00	1,410.95	+ 18.05
Merci a G.V. e P.V. acc.	395,195.00	378,901.71	+ 16,293.29	12,896.00	12,384.24	+ 511.76
Merci a P.V.	2,343,506.00	2,191,254.12	+ 152,251.88	82,821.00	79,534.47	+ 3,286.53
TOTALE .	4,829,817.00	4,404,840.80	+ 334,976.20	157,755.00	152,981.11	+ 4,773.89
Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 30 Aprile 1904.						
Viaggiatori	51,901,599.00	50,046,963.05	+ 1,854,635.95	2,230,639.00	2,129,559.29	+ 101,079.71
Bagagli e cani.	2,743,758.00	2,598,987.37	+ 144,770.63	62,017.00	56,500.93	+ 5,516.07
Merci a G.V. e P.V. acc.	12,783,599.00	12,152,389.40	+ 631,209.60	467,444.00	442,079.52	+ 25,364.48
Merci a P.V.	68,387,822.00	65,529,938.79	+ 2,857,883.21	2,645,233.00	2,503,609.45	+ 141,623.55
TOTALE .	135,816,778.00	130,328,278.61	+ 5,488,499.39	5,405,333.00	5,131,749.19	+ 273,583.81
Prodotto per chilometro.						
della decade	1,014.67	944.29	+ 70.38	148.13	143.64	+ 4.49
riassuntivo	28,532.94	27,379.89	+ 1,153.05	5,075.43	4,845.84	+ 229.59

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune alla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-1904. — 29^a Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1904

RETE PRINCIPALE								
ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	145,894.00	4,273.00	21,343.00	118,083.00	50.00	289,443.00	618.00	469.00
1903	143,425.00	8,727.00	18,750.00	121,078.00	699.00	287,679.00	618.00	466.00
Differenze nel 1904	+ 2,469.00	+ 546.00	+ 2,593.00	+ 4,995.00	+ 649.00	+ 1,764.00	„	+ 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 APRILE 1904								
1903-1904	3,187,935.00	78,706.00	686,883.00	4,158,695.00	40,167.00	8,149,886.00	618.00	18,199.00
1902-1903	3,064,299.00	81,388.00	637,436.00	4,106,084.00	45,233.00	7,984,420.00	618.00	12,839.00
Differenze nel 1903-1904	+ 123,636.00	+ 2,682.00	+ 49,447.00	+ 47,611.00	+ 5,066.00	+ 212,466.00	„	+ 860.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	51,975.00	1,922.00	11,684.00	19,860.00	1,252.00	86,693.00	482.00	180.00
1903	47,205.00	1,014.00	9,110.00	22,149.00	1,306.00	80,784.00	482.00	168.00
Differenze nel 1904	+ 4,770.00	+ 908.00	+ 2,574.00	+ 2,289.00	+ 54.00	+ 5,909.00	„	+ 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 APRILE 1904								
1903-1904	1,208,390.00	29,189.00	367,035.00	807,626.00	12,681.00	2,424,921.00	482.00	5,081.00
1902-1903	1,105,538.00	24,039.00	318,624.00	735,641.00	12,141.00	2,195,983.00	482.00	4,556.00
Differenze nel 1903-1904	+ 102,852.00	+ 5,150.00	+ 48,411.00	+ 71,985.00	+ 540.00	+ 228,938.00	„	+ 475.00
RETE DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	6,491.00	331.00	3,583.00	5,338.00	„	14,743.00	28.00	641.00
1903	4,784.00	191.00	876.00	3,784.00	„	9,835.00	28.00	419.00
Differenze nel 1904	+ 1,707.00	+ 140.00	+ 1,707.00	+ 1,554.00	„	+ 5,108.00	„	+ 222.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 APRILE 1904								
1903-1904	146,782.00	6,360.00	56,781.00	97,739.00	62.00	307,714.00	28.00	13,379.00
1902-1903	186,269.00	5,495.00	31,879.00	88,825.00	62.00	265,080.00	28.00	11,523.00
Differenze nel 1903-1904	+ 10,513.00	+ 865.00	+ 22,402.00	+ 8,904.00	„	+ 42,634.00	„	+ 1,856.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)				
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità		
Via Moncenio												
Torino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni		
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni		
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni		
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni		
Via Genova												
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—		
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—		
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—		
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—		
Via Bologna												
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—		
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—		
Brindisi (via Napoli (id. id.)	525 65	325 85	250 25	173 25	—	—	8 mesi (*)	—	—	—		
Brindisi (via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	8 mesi	—	—	—		

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al di sopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA					RITORNO				
Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenio.									
STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE			
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 20 p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50	14 57	Lusso	—
Douvres.	11 05 a.	12 30 p.	1 — p.	—	Roma	14 30	23 10	—	—
Calais (Buffet) Arr.	12 34 p.	—	2 20 p.	—	Firenze	21 10	6 10	—	—
Maritime (ora francese) Par.	(F) W.R. 1 15 p.	Déjeuner 1 30 p.	8 — p.	—	Brindisi	7 —	—	—	—
Calais-Tintelleries (Buffet) Par.	1 36 p.	—	8 06 p.	—	Ancona	23 25	—	—	—
Boulogne-Tintelleries (Buffet) Par.	—	11 50 a.	—	4 10 p.	Bologna	1 35	10 30	—	14 20
Folkestone (s. l. oc. Arr.)	—	1 30 p.	—	5 50 p.	Alessandria	11 25	19 42	—	20 55
Boulogne (Buffet) Arr.	—	1 34 p.	—	5 54 p.	Torino Arr.	13 10	22 41	—	23 —
Boulogne (Buffet) Central Par.	—	2 13 p.	—	6 17 p.	Brindisi Par.	8 50	—	8 —	9 42
Amiens (Buffet) Arr.	—	2 25 p.	—	6 22 p.	Napoli	14 10	—	13 40	23 15
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	4 45 p.	6 05 p.	5 16 p.	9 15 p.	Roma	21 15	—	18 30	13 20
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	6 21 p.	7 40 p.	9 25 p.	Livorno	20 —	—	17 35	12 5
Paris-PLM (Buff.) (L) Par.	7 10 p.	8 50 p.	10 25 p.	10 35 p.	Firenze	22 5	—	20 20	14 48
Dijon	12 15 p.	1 21 a.	2 55 a.	3 39 a.	San Remo	19 10	—	19 19	10 1
Evian	1 10 p.	9 18 a.	—	11 10 p.	Genova	2 50	—	0 20	19 18
Geneva	10 20 a.	7 11 a.	—	11 16 a.	Torino Arr.	7 31	—	4 2	23 —
Chamonix	—	12 40 p.	—	—	Venezia Par.	—	—	—	14 —
Aix-les-Bains	8 59 a.	6 19 a.	7 4 a.	10 22 a.	Milano Par.	—	—	—	20 20
Chambéry	9 27 a.	6 45 a.	7 25 a.	10 54 a.	Novara	—	—	—	21 19
Modane	1 44 p.	—	9 54 a.	7 45 p.	Torino Arr.	—	—	—	23 15
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Arr.	19 18	—	2 50	7 20	Torino Par.	(D) 7 48	—	13 43	4 30
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	Modane (ora franc.) . . .	11 32 a.	—	5 30 p.	8 5
Novara Arr.	21 56	—	9 44	16 47	Chambéry	8 2 p.	—	8 40 p.	10 6
Milano Arr.	23 05	—	10 15	17 45	Aix-les-Bains	3 43 p.	—	9 10 p.	10 25
Venezia Arr.	4 23	—	23 30	18 45	Chamonix	9 51 a.	—	2 50 p.	—
Torino Par.	20 05	—	3 10	15 —	Evian	12 38 p.	—	5 39 p.	—
Genova Arr.	28 25	—	6 40	18 16	Geneve	1 53 p.	—	7 55 p.	—
San-Remo	6 6	—	23 32	16 59	Dijon	12 4 a.	—	2 16 a.	2 41 p.
Pisa	3 80	—	10 55	23 43	Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	7 09 a.	—	9 58 a.	1 55 p.
Livorno	5 36	—	15 23	0 35	Amiens (Buffet) Par.	7 52 a.	—	10 46 a.	2 47 p.
Roma	10 10	—	17 50	7 40	Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.	—	11 35 a.	4 —
Napoli	18 35	—	23 25	18 38	Amiens (Buffet) Arr.	10 10 a.	—	1 — p.	—
Brindisi	—	—	18 7	8 6	Paris-PLM (Buff.) Arr.	11 52 a.	—	1 4 p.	—
Torino Par.	20 05	—	15 —	8 55	Boulogne-Tintelleries (Buffet) Par.	11 54 a.	12 mer.	—	—
Alessandria Arr.	21 32	—	17 80	12 16	Boulogne-Tintelleries (Buffet) Arr.	12 mer.	—	—	—
Bologna	2 31	—	23 20	14 50	Calais-Tintelleries (Buffet) Par.	12 09 p.	—	—	—
Ancona	7 13	—	7 13	23 —	Calais (ora francese) Arr.	12 05 p.	—	—	—
Brindisi	21 48	—	21 48	10 59	Maritime (Buffet) Par.	12 05 p.	—	—	—
Firenze	6 34	—	6 34	5 40	Folkestone	2 — p.	—	—	—
Roma	13 10	—	13 10	10 40	Boulogne-Tintelleries (Buffet) Arr.	12 08 p.	—	—	—
Napoli Arr.	18 35	—	18 35	7 —	Calais-Tintelleries (Buffet) Arr.	12 05 p.	—	—	—
					Calais (ora francese) Arr.	12 50 p.	—	—	—
					Maritime (Buffet) Par.	1 20 p.	—	—	—
					Donvres.	3 5 p.	—	—	—
					Londres (Ch.-Cross Arr.)	3 45 p.	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. — (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vazon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (I) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Roma (via Ambrian) 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) **Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transito, per la ferrovia della Piccola Cintura.**

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

**Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.**

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.

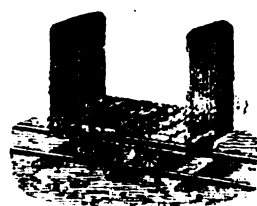
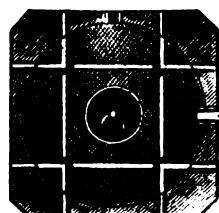
**Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.**

**Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairet Huguot.**

**Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.**

Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

**La più pratica, la più solida,
la più perfezionata**

Agente generale per l'Italia:
CESABE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di Bulloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

**Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.**

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Parker Direct prop. negrins

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Tria.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 20	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le nuove leggi ferroviarie. — L'esercizio ferroviario. — Igiene nelle vetture ferroviarie. — Informazioni particolari del MONITORE. — Necrologio (Cesare Campagnani). — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadati delle ferrovie italiane. — Annunzi.*

LE NUOVE LEGGI FERROVIARIE

Credo che non sarà discaro ai lettori del *Monitore* se io riassumo qui quello che avviene intorno alle due nuove leggi ferroviarie preparate e presentate dal Ministro Tedesco, esponendo le mie impressioni.

Il fatto più saliente che è avvenuto in questi giorni è stato la comparsa nella *Tribuna* del giorno 10 corrente di un articolo, che evidentemente proviene dal Palazzo di San Silvestro.

In esso si smentisce nel modo più reciso la notizia, comparsa in parecchi giornali, che il Ministro dei Lavori Pubblici abbia confidato ai membri della Commissione parlamentare che esamina i progetti ferroviari, essere intenzione del Governo di sperimentare nel prossimo anno l'esercizio di Stato sulla Rete Mediterranea, lasciando le altre due Reti all'esercizio privato.

Si torna a rammentare che, secondo le dichiarazioni fatte dal Presidente del Consiglio, on. Giolitti, il proposito del Governo non è altro per ora che quello di non trovarsi impreparato e disarmato al 30 giugno 1905 nel caso che dovessero andar fallite le trattative con le Società esercenti per dare in appalto l'esercizio ferroviario. E conchiude col dire che l'esercizio di Stato o non si deve fare affatto, o bisogna avere il coraggio di farlo in modo completo su tutte e tre le grandi Reti.

Per me, sorvolo ben volentieri sull'osservazione che se questa conferma delle dichiarazioni dell'on. Giolitti dovesse considerarsi come cosa sincera e seriamente sentita, vorrebbe dire che il Governo presente i pericoli ed i danni dell'esercizio di Stato, e per conseguenza bisognerebbe concludere che è stato tempo e fatica sprecata quella del Ministro Tedesco che ha impiegato quattro mesi per preparare i suoi progetti; che saranno parimenti sciupati il tempo e la fatica della Commissione parlamentare che si studia di fare un controprogetto, e che sarà sciupata tutta la discussione che presto o tardi si farà alla Camera e che probabilmente sarà lunga ed appassionata.

Sorvolo anche ben volentieri sull'ingenuità di ripetere che per riuscire a fare dei buoni contratti d'esercizio con Società private sia necessario che il Governo si trovi « ar-

mato » e che quest'arma possa essere data da una legge che fissa le basi sulle quali o bene o male si conta di poter organizzare un esercizio di Stato.

Ma quello che è veramente degno d'attenta osservazione è che il comunicato della *Tribuna* non si limita soltanto a smentire la diceria che il Governo voglia fare un esperimento parziale di esercizio di Stato sulla Rete Mediterranea, ma entra in merito alle difficoltà che si presentano e dice:

« non è il caso di dissimulare che se da un lato gli scarsi benefici dati in questi ultimi anni dalla Rete Mediterranea, malgrado il suo crescente traffico, possono essere di ostacolo alla rinnovazione di equi contratti pel suo esercizio, deve considerarsi altresì che difficoltà uguali, e forse maggiori, esistono per la Rete Adriatica, specialmente dopo che la Società ha fatto questione *sine qua non* del riscatto delle antiche linee delle Meridionali. E forse maggiori, abbiamo detto, giacchè mentre è a tutti evidente che gli scarsi benefici dell'esercizio della Mediterranea non aumenteranno pel solo fatto del passaggio della sua rete allo Stato, a meno che questo non si induca a fare quanto invano da molti anni ha reclamato la Società, vale a dire ad erogare in impianti qualche centinaio di milioni, la questione del riscatto delle Meridionali si presenta in tal modo che alla poca convenienza diretta ed immediata di farlo, non si possono contrapporre che considerazioni di utilità mediata ed indiretta, di gran peso certo, ma poco facilmente apprezzabili da assemblee politiche ».

Queste parole, che io ho voluto riportare testualmente, dimostrano che dopo tanti errori e tanta confusione, finalmente la verità comincia a mostrarsi. Veramente questa povera verità è collocata nella penombra ed è coperta da molti veli, ma non bisogna disperare che essa poco alla volta riesca a farsi strada e a mostrarsi nel suo splendore.

La leggenda dei lauti guadagni fatti dalla Società della Mediterranea nell'esercizio della sua Rete, comincia a scomparire, e si comincia a parlare degli scarsi benefici di questi ultimi anni.

Certamente questa non è ancora la verità, ma se guardiamo al credito che aveva acquistato la leggenda nel nostro mondo politico, se guardiamo le Relazioni della Commis-

sione Reale dell'ordinamento delle ferrovie che sforza le cifre per confermare questa leggenda, dobbiamo convenire che la verità ha fatto un passo avanti.

Se l'ispiratore dell'articolo della *Tribuna* avesse voluto romperla definitivamente coi vecchi pregiudizi ed avesse voluto parlare con tutta sincerità, avrebbe dovuto dire che i « bilanci dell'esercizio » della Rete Mediterranea si sono quasi sempre chiusi con perdita; e se la Società ha potuto coprire questa perdita, ciò è dovuto esclusivamente ad una causa completamente estranea all'esercizio, e cioè ai guadagni fatti nelle costruzioni ferroviarie affidate alla Società con la legge del 1888 e con altre successive. E ciò è tanto vero che quando questa causa venne a cessare, la perdita dell'esercizio della Mediterranea si è dimostrata in tutta la sua gravità.

Ma ad ogni modo io trovo che, oggi che si adopera ogni arte per trarre il pubblico in errore, è una preziosa confessione quella che fa l'ispiratore dell'articolo della *Tribuna* quando dice che naturalmente le perdite che fa la Mediterranea sull'esercizio della sua rete andranno a carico dell'Erario « a meno che lo Stato non si induca a fare » quanto invano da lunghi anni ha reclamato la Società, « vale a dire ad erogare in impianti qualche centinaio di » milioni ».

La confessione è veramente preziosa, perchè implicitamente si riconosce che la causa delle perdite fatte dalla Società Mediterranea nell'esercizio della sua Rete sta nel fatto che essa, nonostante i suoi reclami fatti per lunghi anni, non ha potuto mai ottenere dal Governo le spese necessarie per mettere le linee in regolare stato di esercizio.

E bisogna ben notare che i reclami della Società Mediterranea erano fatti in base alle Convenzioni del 1885, e che il Governo, negando di fare le spese alle quali si era obbligato per contratto, si è reso responsabile delle perdite subite dalla Società.

Ma bisogna ancora notare che l'ispiratore dell'articolo della *Tribuna* dice che facendo l'esercizio di Stato sulla Rete Mediterranea e volendo che l'esercizio non porti all'Erario una notevole perdita annua, bisognerebbe decidersi a spendere quelle centinaia di milioni che fino al giorno d'oggi furono negare alla Mediterranea.

Ma se a Palazzo San Silvestro si riconosce questa verità, com'è possibile ammettere che nel progetto dell'esercizio di Stato non si sia messo nemmeno un cenno su queste ingenti spese? E bisogna ben notare che se le spese di nuovi impianti sono maggiori e più impellenti per le linee della Rete Mediterranea, spese simili si manifestano pure necessarie sulle Reti Adriatica e Sicula.

Ed è anche strano che il Ministro del Tesoro nella sua recente esposizione finanziaria non abbia detto nemmeno una parola su queste e su altre spese che nell'anno prossimo si imporranno all'Erario in modo inevitabile per le ferrovie.

Si persuada l'on. Ministro dei Lavori Pubblici, e si persuada ancora più l'on. Ministro del Tesoro che non è col tacere che si possono evitare le spese necessarie. Ma si persuadano ancora che le centinaia di milioni alle quali oggi si accenna non bastano, e che quando questi saranno spesi, altre spese diverranno necessarie, se, come tutti speriamo, i prodotti delle ferrovie continueranno ad essere in aumento. Il fatto che il Governo ha creduto di abolire la Cassa degli aumenti patrimoniali, che era stata istituita con le Convenzioni del 1885, non cambia in nulla la natura delle cose, e non toglie che quando si verificano aumenti di prodotti di una ferrovia, si rendano necessarie delle spese per aumenti patrimoniali.

Ma bisogna ancora che si persuadano i signori Ministri che tutto ciò non basta ancora, e che le spese per aumenti patrimoniali possono divenire necessarie anche quando non si ha la consolazione di veder aumentati i prodotti ferroviari. E questo avviene quando si fanno delle inconsulte riduzioni di tariffe, le quali portano aumento di traffico senza dare aumenti di prodotto.

E disgraziatamente noi ci siamo messi su questa falsa via, e fatalmente si continuerà a percorrerla.

Il comunicato della *Tribuna* dice che l'esperimento dell'esercizio di Stato o non si deve fare, o si deve fare completo per tutte e tre le grandi Reti.

Avremo in questo caso un esperimento grandioso, il quale costerà in proporzione. A parte la liquidazione della gestione passata e i rimborsi che si dovranno pagare alle Società attuali, noi avremo una maggiore spesa annua di almeno 20 milioni su quella che si ha oggi. E si noti bene che, tolte di mezzo le Società esercenti, il Governo non potrà più gettare su di esse la responsabilità del servizio e tutto cadrà sopra di esso, e contro di esso si eleveranno tutti i reclami del pubblico, e malgrado tutte le precauzioni e tutti gli artifizii sarà obbligato a spendere le somme necessarie per gli impianti e per l'acquisto del materiale mobile.

Evidentemente l'Erario, e per esso i contribuenti italiani, saranno messi a ben dura prova. E la nuova Azienda ferroviaria di Stato, priva d'ogni responsabilità giuridica, metterà a ben dura prova il commercio e l'industria nazionale.

Intanto la Commissione eletta dalla Camera per esaminare i due progetti ferroviari, ha cominciato i suoi lavori col fare, secondo il solito, un questionario al Governo.

E la cosa sarebbe naturale se avesse interpellato il Governo sui punti più deboli del progetto, e cioè sulla responsabilità dell'Azienda verso il pubblico, e colla garanzia che il Governo sia obbligato a spendere quanto occorre per ottenere che la potenzialità delle linee sia sempre proporzionata all'aumento del traffico. Ma invece, a quanto pare, tutto si riduce a far entrare nel Consiglio d'Amministrazione e nel Consiglio del traffico l'elemento elettivo, a garantire un interessamento del personale agli utili (?!?) dell'azienda, e stabilire delle tariffe differenziali anche per i viaggiatori.

Comunque sia, per ora non è il momento di anticipare dei giudizi, e mi limito a notare che probabilmente dagli studi della Commissione sortirà un vero controprogetto, il quale naturalmente renderà difficile e lunga la discussione pubblica.

E' prevedibile e sperabile che la Camera possa esaurire questa discussione prima delle vacanze estive? E come accoglierà il Senato quello che sortirà dalle discussioni della Camera? E che cosa deciderà, che cosa farà il Governo, il quale dice che attende le risoluzioni del Parlamento per prendere delle decisioni?

Io non so se vi sia chi osi di sperar bene da tutta questa confusione, da tutto questo guazzabuglio. Per me, credo che noi ci avviaamo a gran passi verso un disastro finanziario.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

L'ESERCIZIO FERROVIARIO

Dopo la critica stringente e severa del progetto-tipo governativo per l'esercizio di Stato, fatta dalla autorevolissima Camera di Commercio di Milano nella sua relazione che abbiamo pubblicato nel precedente numero del *Monitore*, ci cade in acconcio di accennare ad altra consimile voce che ci viene dal Congresso degli ingegneri ferroviari che, come annunciammo, si è riunito in questi giorni a Napoli.

La Relazione sul problema ferroviario, che vi venne letta, mette in rilievo lo stato deficiente in cui si trovano le nostre ferrovie, le tante impellenti necessità, l'opportunità di sostituire per quanto possibile la macchina all'uomo, in seguito alle ognor crescenti pretese del personale, la necessità di una spesa in conto capitale, ammontante in complesso a cinquecento milioni, e così conclude:

« Il Collegio degli ingegneri ferroviari ritiene sia da condannarsi ogni provvedimento d'indole transitoria. Qua-

lunque sia la soluzione che sarà data al problema ferroviario, esso fa voti affinché all'azienda siano assegnati i mezzi finanziari sufficienti per provvedere in breve tempo alle deficienze attuali e non le manchino stabilità e continuità.

« Nel caso prevalga l'esercizio di Stato, converrà che la dirigenza generale di tutti gli affari venga concentrata in una direzione autonoma che abbia competenza, attribuzioni ed autorità per indicare e tradurre in atto con rapidità ogni provvedimento; che gli inevitabili controlli siano costituiti in modo da non inceppare le esigenze inerenti al carattere industriale dell'azienda e che sia inoltre assicurata al bilancio ferroviario una sufficiente indipendenza dal bilancio generale dello Stato.

« Nel caso dell'adozione dell'esercizio privato, sieno evitate tutte quelle forme di appalto d'esercizio a rimborso di spesa, a treno km. ecc., che limitino l'attività e l'iniziativa dell'esercente; sia lasciato all'esercente provvedere a sua cura e per suo conto alla gestione dei fondi di riserva, ed in genere a tutti quei lavori che sono richiesti a garanzia della sicurezza dell'esercizio; e vengono inoltre soppresse le complicazioni nella procedura per l'approvazione dei progetti e l'autorizzazione a far le spese in conto Cassa patrimoniale, introdotta posteriormente ai contratti del 1885 ».

*
**

L'Esercizio di Stato nella Svizzera nel 1903.

Il *Moniteur des intérêts matériels*, di cui è nota l'indipendenza e l'autorità, pubblica nel suo numero dell'8 maggio, circa l'esperimento di nazionalizzazione delle ferrovie in Svizzera, la nota seguente, categorica nelle sue conclusioni pessimiste:

« I risultati dell'esercizio delle ferrovie federali svizzere nel 1903 sono stati pubblicati in seguito alla loro approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione. E' interessante seguire gli effetti della « nazionalizzazione ».

« Il conto di esercizio accusa un prodotto totale di un po' più di 111 milioni ed una spesa di 73 milioni, lasciando così un'eccedenza di 38 milioni. La diminuzione delle tariffe ha ridotto a un milione e mezzo l'aumento del prodotto proveniente dal traffico dei viaggiatori, il cui numero trasportato si è aumentato di 3 milioni 700.000. Per contro le spese di esercizio sono accresciute da un anno all'altro di circa 6 milioni e mezzo di cui 3 milioni e mezzo incombono al conto personale.

« In quanto al conto profitti e perdite, deduzione fatta di tutti gli oneri, compresa l'annualità legale di ammortizzamento di 4.307.336 franchi, lascia un piccolo saldo favorevole di un milione in cifra rotonda.

« Abbiamo notato l'aumento delle spese: esso ha avuto per risultato di fare passare il coefficiente di esercizio da 61,11 0/0 nel 1902 a 65,53 0/0 nel 1903. L'aumento è sensibile. Ora, non si prevede che la proporzione andrà in avvenire diminuendo od anche che si arresterà qui. Anzi, bisogna calcolare fin d'ora per il 1906 sopra un aumento da 5 a 6 milioni della cifra dei salari del personale — aumento previsto, decretato — e, per contro, sopra una riduzione prossima, imposta dalla legge, delle tariffe per il trasporto delle merci.

« Così è permesso di chiederci, in presenza del modesto saldo del conto profitti e perdite del 1903, se la dotazione legale di ammortizzamento potrà, negli anni avvenire, continuare ad essere prelevata sui risultati dell'esercizio.

« E, ecco le bellezze del *Tutto allo Stato!* ».

IGIENE NELLE VETTURE FERROVIARIE

Le prescrizioni igieniche ormai vanno sempre più estendendosi, abbracciando ogni industria ed ogni cosa attinente alla vita degli uomini; è quindi razionale ad esse debba obbedire l'industria ferroviaria, non solo per quanto riguarda il trasporto di animali, per i quali sono a prevenirsi i pericoli di malattie infettive e diffusive, ma altresì il trasporto di viaggiatori ordinari.

Per quanto riguarda gli animali, la *Gazzetta Ufficiale* ha già al principio del 1904 pubblicata una nuova ordinanza di polizia veterinaria in cui vengono disciplinate le norme per gli isolamenti, i sequestri, le disinfezioni, le visite, ecc., prescrizioni alle quali le società ferroviarie dovranno ottemperare per quanto loro spetti.

Per quanto riguarda i viaggiatori, se già si è fermata l'attenzione degli igienisti sulle condizioni poco igieniche delle carrozze, poco si è fatto per porvi rimedio. Chiunque viaggi in prima classe, soprattutto nella stagione estiva, che dura assai nella parte meridionale del nostro paese, ha potuto sempre osservare qual nuvolo di polvere si solleva al solo camminare sui densi e soffici tappeti od al lieve scuotere delle tende pesanti. Ora ognuno sa qual deposito di microbi infettivi di ogni genere può diventare un tappeto, un velluto, una tenda. E se non è possibile esimersi dalla polvere e dal fumo, dovrebbero cercare il modo di poter eliminare, quanto sia possibile, le occasioni a depositi di sucidume e polveri.

Negli anni decorsi, per dare alle carrozze ferroviarie un aspetto sempre più elegante e per offrire sotto un certo aspetto maggiori comodità al pubblico, non si è tralasciato di aumentare negli interni le stoffe, le tende, i tappeti.

Se questi aumenti negli addobbi erano maggiormente giustificati, quando i mezzi di riscaldamento erano più scarsi, così non è più ora; poichè le carrozze sono costrutte con maggior cura nelle finestre, nelle portiere, con doppi pavimenti di legno imbottiti di sostanze isolanti, con doppi cieli, con riscaldamento abbondante a vapore.

Si sarebbe pertanto d'avviso che basterebbero tappeti impermeabili di cui l'industria offre molti tipi, perfettamente lavabili in ogni stazione e che nell'inverno si potrebbero proteggere con tappeti mobili di cocco di mediocre spessore. Così si dovrebbero sopprimere i polverosi tendoni accontentandosi delle tendine per ogni vetro, che si mantengono facilmente pulite, pel solo fatto di essere spesso manovrate e raccolte sul rocchetto.

Analogamente si dovrebbe ridurre al minimum possibile la stoffa di velluto occorrente e magari ritornare alle stoffe di crine di cui si trovano in commercio pur eleganti campioni; evitare assolutamente l'addobbo così detto capitonato che mai si può spolverare nelle parti nascoste.

Sotto i sedili si usa lasciare il vano aperto fino alle pareti di direzione, cioè in un sito ove non sempre giunge la scopa ed ove non si arriva se lo impedisce la presenza dei cilindri riscaldatori; occorrerebbe limitare il vano al puro necessario e ancora tenere i cilindri alquanto rialzati dal pavimento; o collocare i cilindri sotto il pavimento in corrispondenza dei piedi dei sedili; così porre attenzione ai soverchi rilievi nelle cornici, ecc.

Insomma escogitare ogni mezzo per diminuire i depositi di polveri e offrire tutte le agevolezze per fare la pulizia nel più breve tempo possibile; far poi scortare i treni di lungo percorso, come già si pratica, da un agente incaricato della pulizia nelle fermate principali.

Nelle latrine infine occorrerebbe sopprimere l'uso di parti metalliche ricordando come i metalli facilmente trattengono gli urati e gli ossalati e limitare quello del legno al puro necessario. Sono apprezzate le latrine tutte foderate in ceramica. Nelle latrine delle vetture ultimamente costrutte, si rileva sempre un odore spiacevole prodotto dal fatto che le materie cadenti nel troppo lungo tubo di scarico vi si trattengono, nè evvi nel tubo stesso una corrente d'aria

dall'interno verso l'esterno atto ad esportare ogni cattivo odore; sarebbe quindi più conveniente abbassare il sedile, su cui i viaggiatori in generale non pongonsi a sedere, ed accorciare il tubo di scarico, procurando di collocarlo in posizione tale che la parte sottostante del telaio sia sgombra da tiranti o tubi, e provocando la corrente d'aria di cui sopra, con speciali ventilatori.

Alla prossima Esposizione, che si terrà a Milano, certamente non sfuggirebbe una carrozza ferroviaria, che, pur conservando lineamenti eleganti, soddisfacesse meglio alle moderne necessità dell'igiene.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Per la Bologna-Verona.

Il 16 corr. si è svolta alla Camera un'interpellanza sulla ferrovia Bologna-Verona. Riferiamo dal resoconto sommario il seguente cenno:

L'on. Ghigi interPELLA il Ministro dei Lavori Pubblici intorno all'esecuzione della legge 4 dicembre 1902 per la concessione delle ferrovie complementari, e più specialmente sulla condizione che possa essere fatta alla linea Bologna-Verona, anche in rapporto alla speciale Commissione nominata recentemente dal Ministro, on. Tedesco, per l'esame e lo studio delle domande di concessione delle ferrovie suddette.

Anche l'on. Gatti vuole schiarimenti sulla nuova Commissione per l'esame delle domande di concessioni ferroviarie, che il Governo ha ora nominato di fronte alla domanda di concessione della linea Bologna-Verona.

Risponde l'on. Tedesco, il quale sostiene che la Commissione ha, invece che ostacolare, facilitato molto la questione delle ferrovie complementari e specialmente della Bologna-Verona.

Detta Commissione ha servito, quasi direi, da propulsore. Essa ha preso in esame le varie domande; ha scartate quelle che risultavano prive di ogni utilità pratica e ne ha accolte due che erano basate su fondamenti tecnici e finanziari della massima serietà.

Gli studi però ora debbono essere completati in seguito ad una variante proposta da una delle Ditte pel tratto Isola della Scala-Verona.

L'oratore non ha alcuna preoccupazione per la costruzione di questa linea; in ogni modo non mancherà di porre ogni cura affinché presto sia fatta la concessione. E ciò per rispondere degnamente ai voti di due nobili ed operose provincie, voti che il Governo ha l'imprescindibile dovere di rendere esauditi (*Vive approvazioni*).

Gli on. Ghigi e Gatti sono pienamente soddisfatti delle risposte del Ministro, che si augurano di veder presto tradotte in atto.

><

Servizi e Personale del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con suo recente Decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici, in relazione al R. Decreto 31 marzo 1904 sull'ordinamento e sulla distribuzione dei servizi dell'Amministrazione centrale dei Lavori pubblici, ha approvato la ripartizione delle Divisioni e della Ragioneria centrale in Sezioni.

Pertanto l'Amministrazione centrale dei Lavori pubblici si compone come segue: *Segretariato generale*, con una Divisione ripartita in due Sezioni; *Ragioneria centrale*, suddivisa in sei Sezioni; *Ufficio d'ispezione*, Ufficio unico; *Direzione generale di ponti e strade*, con tre Di-

visioni, ripartita ciascuna in due Sezioni; *Direzione generale delle opere idrauliche*, con due Divisioni, l'una ripartita in tre e l'altra in due Sezioni; *Direzione generale delle bonifiche e dei porti*, con due Divisioni, composte ognuna di tre Sezioni.

— L'on Tedesco ha sottoposto alla firma di S. M. il Re i Decreti coi quali si provvede alle seguenti promozioni nel personale dell'Amministrazione centrale.

Sono promossi: a direttore capo-divisione di 1^a classe il comm. D'Intino; a direttore capo-divisione di 2^a classe il comm. Franza ed i cav. Barbieri, Nardulli e Mazza; a capi-sezione di 1^a classe i cav. De Vito, Ioele, Cheirasco, Ramasso, Bruno e Capellina; a capi-sezione di 2^a classe i cav. Dominedò, Pilo, Capobianco, Abbati e Sbrozzi; ad ispettore centrale di ragioneria il cav. Paolo Bernardi; a capo-sezione di 1^a classe il cav. Marsi; a capi-sezione di 2^a classe i cav. rag. Cona, De Albini e Leoni.

Con altri Decreti sono state fatte 67 promozioni nel personale dell'Amministrazione stessa, quasi tutte nelle categorie inferiori.

Altre 109 promozioni hanno avuto luogo fra gli uscieri ed inservienti del Genio Civile, cominciandosi così ad attuare la legge sugli organici del Ministero dei LL. PP., che è principalmente a beneficio degli impiegati subalterni.

Sappiamo che prossimamente avranno luogo le promozioni nel R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e nel personale tecnico del Genio Civile.

><

L'acquedotto pugliese.

Alla Camera, il Ministro dei Lavori Pubblici, rispondendo ad un'interrogazione dell'on. Pansini che desiderava sapere quando il Governo presenterà il nuovo progetto sull'acquedotto pugliese, dichiarò che il disegno di legge sarebbe presentato fra pochi giorni alla Camera.

Questo progetto fu originato dal fatto che la gara in detta in base al capitolato d'appalto andò deserta, perchè nessuna ditta volle accettarne le condizioni.

Ecco il nuovo progetto:

Art. 1. — L'acquedotto pugliese dovrà constare d'un canale principale in muratura capace di derivare non meno di quattro metri cubi d'acqua al minuto secondo, distribuendoli alle tre provincie di Foggia, Bari e Lecce, mediante diramazioni di canali secondari, atti a fornire non meno di 40 a 90 litri al giorno per abitante, secondo l'importanza dei Comuni, giusta la categoria da stabilirsi.

Art. 2. — Alla costruzione dell'acquedotto sarà provveduto per cura del Ministero dei Lavori Pubblici nei modi e colle forme stabilite dalle leggi e regolamenti in vigore per l'esecuzione di opere pubbliche a conto dello Stato.

L'acquedotto dovrà essere aperto all'esercizio non più tardi del 1° agosto 1921.

L'acqua dovrà essere portata possibilmente in unico corpo e nella quantità dovuta nel centro di ciascun abitato; ove ciò non fosse tecnicamente possibile, nel punto più vicino all'abitato stesso.

Le acque di rifiuto saranno condotte con apposite opere nella località più vicina all'abitato, onde possano defluire senza danno della pubblica incolumità ed igiene.

Il Comune di Calitri in provincia di Avellino, quelli di Lavello, Matera, Ripacandida, Venosa e Montemilone in provincia di Potenza, e gli altri che ne facciano domanda, potranno ottenere speciali diramazioni dell'acquedotto, purchè si trovino a distanza non eccedente i 30 chilometri dal canale principale e ad un'altezza non su-

periore a m. 450 sul livello del mare, e sempre quando le condizioni dell'acquedotto lo consentano, a giudizio insindacabile del Ministero dei Lavori Pubblici. I Comuni ammessi a tale beneficio saranno pareggiati a quelli pugliesi, e dovranno concorrere alla spesa della diramazione rispettiva in misura di un quinto.

Art. 3. — La somma di L. 125,000,000, autorizzata con l'articolo 3 della Legge 1902, numero 245, sarà impiegata per L. 120,000,000 nella costruzione dell'acquedotto, e per le rimanenti L. 5,000,000 a titolo di contributo del consorzio nelle opere di canalizzazione entro gli abitati dei Comuni, nella misura e secondo le norme che saranno stabilite con la legge di cui al seguente articolo 6.

L'indicata somma di L. 120,000,000, da iscriversi nella parte straordinaria del Ministero dei Lavori Pubblici, è così ripartita:

Esercizio	1903-904	L.	1,000,000
»	1904-905	»	1,000,000
»	1905-906	»	2,000,000
»	1906-907	»	3,700,000
»	1907-908	»	4,700,000
Dall'esercizio	1908-909		
all'esercizio	1920-921		
in ragione di L. 7,700,000			
per ogni esercizio		»	100,100,000
Esercizio	1921-922	»	7,500,000

L. 120,000,000

L'altra somma di L. 5,000,000 per contributo nelle opere di canalizzazione sarà ripartita con la legge di cui al seguente articolo 6.

Art. 4. — Lo stanziamento della spesa autorizzata per opere di bonifica con le Leggi 18 giugno 1899, n. 236, e 7 luglio 1892, n. 333, è diminuito della somma di L. 2,200,000 per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1906-907 al 1921-922.

La complessiva somma di L. 35,200,000, così stornata dal fondo delle opere di bonifica, sarà al medesimo reintegrata in ragione di annue L. 8,800,000 nei quattro esercizi finanziari dal 1922-923 al 1925-926.

Art. 5. — Il Governo del Re è autorizzato a prelevare dai residui del fondo di L. 1,000,000 di cui alla Legge 5 maggio 1901, n. 156, nonché dal fondo di lire 125 milioni, di cui all'articolo 3 della Legge 25 giugno 1902, n. 245, modificato con la presente, la somma necessaria per la compilazione dei progetti esecutivi, qualsiasi altra occorrente per l'attuazione della presente legge.

Gli ultimi articoli (6 e 7) riguardano disposizioni secondarie.

*

Una posteriore notizia annuncia che il Ministro Tedesco ha ricevuto il rappresentante d'una Ditta inglese, la quale ha fatto un'offerta al Governo per la costruzione dell'acquedotto pugliese alle condizioni stabilite nel precedente progetto di legge, cioè L. 125 milioni, con la differenza che il pagamento dovrebbe effettuarsi in 10 invece che in 20 anni.

L'assemblea generale della Società delle Ferrovie Meridionali.

Giovedì, 19, ebbe luogo a Firenze l'assemblea generale ordinaria degli Azionisti delle Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica). Erano presenti 109 azionisti, rappresentanti 133,685 azioni, con 856 voti.

Fu data comunicazione della relazione del Consiglio, che, come di consueto, pubblicheremo integralmente nei

prossimi numeri. Ne riferiamo le proposte approvate dall'assemblea.

Abbiamo l'onore:

1° di sottoporre alla vostra approvazione le seguenti proposte, avvertendo che a senso dell'art. 33, comma secondo degli statuti sociali, per le deliberazioni di cui ai paragrafi *b* e *c* occorrono i due terzi dei voti:

a) l'assemblea generale degli azionisti approva la relazione e l'operato del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1904, i conti del 1903, e fissa in L. 5 il dividendo per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

b) l'assemblea generale degli azionisti approva la convenzione stipulata il dì 21 dicembre 1903 col Governo per la costruzione e per l'esercizio di una ferrovia a sezione normale da Lecce a Francavilla, con diramazione Novoli-Nardò;

c) l'assemblea generale degli azionisti consente nella proroga fino a tutto il corrente anno del termine utile per il R. Governo agli effetti del diffidamento previsto dall'art. 243 della legge 20 novembre 1859, n. 3754, in relazione alla facoltà di riscatto di cui all'articolo 8 del vigente contratto di esercizio;

2° di invitarvi ad eleggere:

a) sette Consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori: Barsanti comm. avv. Olinto; Bensa professore avv. Paolo Emilio; Corsini principe Tommaso; Mangili comm. Cesare; Revedin conte Giovanni; Rossi commendatore Enrico; Tabarrini cav. avv. Camillo, uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) due Consiglieri d'amministrazione in sostituzione dei defunti Spinelli comm. Luigi e Pisa Giuseppe, per il tempo in cui i medesimi sarebbero rimasti in carica;

3° di invitarvi, giusta le disposizioni dell'art. 183 del Codice di Commercio e dell'art. 32, paragrafo 1 degli Statuti sociali, a nominare tre Sindaci e due Supplenti ed a confermare in L. 2000 per ognuno dei Sindaci effettivi la retribuzione annua prevista dall'art. 154 del detto Codice.

Alla fine, l'assemblea approvò all'unanimità tutte le proposte del Consiglio e confermò gli Amministratori e Sindaci uscenti. Elesse ad Amministratore il commendatore Sullam, di Milano, in luogo del defunto Giuseppe Pisa; e a Sindaco l'avv. Anau, in luogo del defunto Peruzzi.

>>

Pel ponte di Polcevera.

Nell'ultima seduta il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha confermato il precedente voto relativo al ponte sul Polcevera che deve collegare il parco dei vagoni del Campasso alla stazione di Rivarolo, per il servizio ferroviario del porto di Genova.

>>

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Valle Sabbia.

Il Tribunale di Milano aveva annullato il concordato proposto dai cessati Consiglieri d'Amministrazione ai creditori della ferrovia Rezzato-Vobarno-Valle Sabbia nella misura del 30 0/10, perchè non era stata raggiunta la maggioranza di numero.

I cessati consiglieri, la cui proposta di concordato si fondava sopra il progetto di cessione della linea ad una costituenda Società promossa da capitalisti esteri, riproporranno ora un migliore concordato basato sul progetto di cedere la linea ad un'altra costituenda Società avente sede in Milano e costituita da capitalisti lombardi.

><
Onorificenza.

Alle alte onorificenze conferite dal Presidente Loubet in occasione del suo viaggio in Italia al Presidente ed al Direttore generale della Mediterranea, nonché ad altri funzionari, che abbiamo annunciate in un precedente numero, siamo lieti d'aggiungere pure quella di Commendatore della Legione d'Onore all'avv. Giacomo Falcone, vice-presidente del Consiglio della detta Società. Vive e sincere congratulazioni.

><
L'esportazione delle derrate alimentari.

Siamo informati che la Presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio ha richiamato la benevola attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici sui voti dell'Unione medesima per provvedimenti atti a promuovere ed agevolare l'esportazione delle derrate alimentari dall'Italia Meridionale.

L'Unione delle Camere di Commercio, considerato che il commercio dei prodotti agricoli, che dovrebbe essere fondamento alla prosperità economica di quella regione, non si è svolto fin qui e non accenna a svolgersi, così come e per la qualità e la precocità dei raccolti e per la entità della produzione sarebbe possibile e desiderabile, si è fatto premura di indagare le ragioni della scarsa vigoria di questi traffici, che pur sono naturali alle provincie meridionali; ed ha creduto di ravvisarle nel costo dei trasporti necessariamente elevato per il lungo tratto che i prodotti del Sud debbono percorrere in ferrovia per raggiungere i mercati del Nord, e nel difetto di organizzazione commerciale atta a sorreggere i produttori del Mezzogiorno nel collocamento delle derrate alimentari all'estero.

L'Unione si è studiata quindi di determinare i provvedimenti che, in questa condizione di cose, le sembravano più efficaci.

Il pensiero dell'Unione su questo importante problema è nettamente riassunto nella deliberazione presa ad unanimità nella recente assemblea generale delle Camere di Commercio, deliberazione di cui diamo qui di seguito il testo:

« L'Unione delle Camere di Commercio;

« Preoccupata della scarsa partecipazione del Paese, ed in particolare della Regione meridionale, continentale ed insulare, al commercio delle derrate alimentari, specialmente agricole, nei mercati dell'Europa settentrionale;

« Considerato che la produzione nazionale, per qualità e quantità, può aspirare a prendere larghissima parte ai traffici internazionali;

« Ritenuto che l'avviamento di cospicue e regolari correnti d'esportazione di derrate alimentari dall'Italia meridionale risponde alle più alte e legittime esigenze di quelle regioni e deve considerarsi come uno dei più efficaci coefficienti del loro risorgimento economico;

« Afferma la urgente necessità di provvedimenti che valgano ad aprire largamente i grandi centri europei alla produzione agricola italiana;

« A questo intento:

« Riconosciuto che manca agli esportatori dell'Italia meridionale, per l'alto costo dei trasporti ferroviari, la possibilità di portare con convenienza economica i prodotti locali sui più lontani mercati di consumo;

« Rilevato che solo per via di mare le derrate alimentari dell'estrema Italia possono raggiungere i porti dell'Europa settentrionale in condizioni da vincere la concorrenza straniera;

« Ritenuto, però, che all'organizzazione dei trasporti deve essere accompagnata e coordinata un'organizzazione tecnica e commerciale atta a svolgere ed a sorreggere le esportazioni sul mercato internazionale;

« fa voti:

« 1° che lo Stato promuova e sussidi con adeguati compensi una linea regolare di navigazione tra i principali porti dell'Italia meridionale e i più importanti porti dell'Europa settentrionale; linea preordinata ai trasporti di derrate alimentari, quindi servita da piroscafi rapidi ed atti alla conservazione delle merci deperibili, e favorita da mitissimi noli;

« 2° che lo Stato intervenga anche ad assicurare il razionale e completo coordinamento dei trasporti ferroviari delle derrate alimentari ai trasporti marittimi, provvedendo al celere e conveniente concentramento delle derrate alimentari dell'interno nei principali scali dell'Italia meridionale e delle Isole, mediante l'istituzione di treni diretti raccoglitori e l'adozione di tariffe speciali e locali ridottissime;

« 3° che rappresentanze agrarie e commerciali diano opera a promuovere nella regione l'organizzazione tecnica e commerciale, incoraggiando con ogni mezzo il perfezionamento della produzione, la formazione di Consorzi di produttori, la costituzione di grandi Case d'esportazione ».

Data la grande influenza che l'intervento dello Stato può avere nello stimolare l'iniziativa privata, aprendo — così come l'Unione invoca — la via meno costosa e più naturale all'esportazione dall'Italia meridionale, il Presidente dell'Unione delle Camere di Commercio ha vivamente interessato il Ministro dei Lavori Pubblici a cooperare nei Consigli del Governo perchè siano prontamente tradotti in atto gli invocati provvedimenti; i quali verranno a completare la serie delle provvide misure che lo Stato, in questi ultimi tempi non ha esitato di adottare — con pieno consenso e plauso di tutto il Paese — per promuovere appunto il miglioramento economico delle provincie meridionali d'Italia.

><
Scalo marittimo d'Ancona.

(I diritti di trazione).

Ci scrivono da Ancona che quella Camera di Commercio ed Arti ha nuovamente instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici affinchè voglia adoperarsi presso la Società esercente la Rete Adriatica per indurla a ridurre i diritti di trazione imposti nello scalo marittimo della città anzidetta.

Da nostre informazioni risulta che la tariffa vigente per lo scalo marittimo di Ancona è meno onerosa di quelle in vigore per altri simili scali marittimi che si trovano in analoghe condizioni.

Ed a provare che i prezzi della tariffa della quale trattasi non sono così elevati e dannosi al commercio come si dice, sta il fatto che dal 1891 ad oggi il traffico ferroviario da e per il porto di Ancona è quasi quadruplicato.

Certamente si sarebbe potuto avere un maggiore sviluppo di quel movimento; ma a non conseguirlo ha influito più di ogni altra cosa l'eccessiva gravità delle spese portuali di facchinaggio, che salgono da L. 1 a L. 1.20 a tonnellata per il carico delle merci dalle banchine e dalle piatte sul vagone o viceversa e da L. 1 a L. 2 per il trasporto delle merci dai vagoni o dalle banchine ai piroscafi, mentre, ad esempio, a Venezia raggiungono appena la metà di quelle suindicate.

È pertanto ovvio il dedurre che se riduzioni di spese devono essere promosse, queste non possano equamente

richiedersi alla Ferrovia che, tuttavia, noi riteniamo non assolutamente contraria a qualche sacrificio quando veda che anche da altra parte si ha in animo di cooperare ad alleggerire le spese delle quali è questione.

><

Pel trasporto del gesso.

La Federazione italiana dei Consorzi agrari ha presentata istanza al Ministero dei Lavori Pubblici, all'intento di ottenere l'applicazione della tariffa eccezionale n. 1001, piccola velocità, ai trasporti di gesso per l'agricoltura e per concime, per la considerazione che la merce in questione può considerarsi assimilabile alla marna ed alla torba naturale che sono ascritte a quella tariffa.

La Federazione prelodata ha fatto considerare che nella razionale coltura dei campi vanno acquistando sempre maggiore importanza i gessi agricoli i quali si distinguono nettamente dagli industriali per la presa insufficiente e servono poi anche di corpo morto pella fabbricazione dei concimi allorché si ribassi il titolo.

A proposito di questa istanza ci risulta che essendosi trovate d'accordo le Amministrazioni ferroviarie nell'apprezzare l'opportunità di accoglierla, la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, di concerto ed a nome anche di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato all'approvazione governativa la concreta proposta di estensione della tariffa eccezionale n. 1001 anzidetta ai trasporti di gesso per uso dell'agricoltura e per concime.

Contro la malaria.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, con sua recente circolare ai signori ingegneri-capi del Genio Civile, li ha invitati ad allestire e presentare le perizie delle spese necessarie per la difesa contro la malaria di tutte le case cantoniere esistenti lungo le strade nazionali e correnti in zone dichiarate malariche. Tale difesa dovrà consistere nell'applicazione di apposite reticelle metalliche a tutte le finestre ed aperture di comunicazione fra l'interno e l'esterno delle abitazioni, onde così impedire la penetrazione degli insetti aerei nei mesi da giugno a dicembre.

><

Servizio ferroviario-marittimo colla Sardegna.

Con due recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, sono state approvate le proposte della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'ammissione rispettivamente delle stazioni di Alba e di Torre Pellice al servizio cumulativo ferroviario-marittimo colla Sardegna.

><

Ferrovie Secondarie Sarde.

(Ripristino di stazioni).

Ci informano da Cagliari che la Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna, aderendo ad un invito fattole dal Ministero dei Lavori Pubblici, ha ripristinato nella categoria delle stazioni e collo stesso servizio che vi era dapprima disimpegnato, le cinque fermate di Soleminis, Prato, Bottrida, Tinnura ed Ossida, la cui cancellazione dalla categoria delle stazioni aveva sollevato reclami da parte del pubblico interessato.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Biglietti di andata e ritorno).

La Società esercente la Rete Adriatica, in seguito ad istanza dei Comuni di Dervio e Suello, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti

d'andata e ritorno per le tre classi da Dervio a Mandello, Perledo V., Colico, Morbegno, Sondrio e Chiavenna.

La Società stessa, accogliendo poi una domanda del Comune di Pesche, ha disposto per l'istituzione di analoghi biglietti da Pesche per Isernia.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, per le tre classi, dalla stazione di Ariano di Puglia per quella di Foggia.

(Lavori di sistemazione della linea Bologna-Otranto).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione governativa il contratto stipulato con la Ditta Francesco di Stefano per l'esecuzione dei lavori di sistemazione della linea Bologna-Otranto, fra i chilometri 414.969 e 416.883, danneggiata da alluvioni.

(Esposizione Agraria, Industriale, ecc., di Brescia).

La Società Adriatica, d'accordo con le altre Società ferroviarie, nell'intento di agevolare il movimento degli accorrenti alle Esposizioni di Agraria, Industriale, di Previdenza, di Sport, ecc., che avranno luogo in Brescia dal mese corrente a tutto settembre p. v., hanno stabilito di abilitare al rilascio di biglietti di andata e ritorno speciali per quella città le stazioni di Carpi, Bologna, Firenze, Suzzara, Reggio Emilia, Lodi, Treviso, Terviglio, Ferrara, Piacenza, Modena, Udine, Rovigo, Venezia, Belluno, Borgo San Donnino, Ancona, Ravenna, Legnago, Lonigo, Ponte San Pietro, Genova, Torino, Ala, Bassano, Schio, Biella, Pavia (via Milano), Como (via Milano), Codogno e Sondrio, con la riduzione del 25 per cento sulla tariffa media dei treni diretti ed omnibus. A questi biglietti verrà accordata la validità di tre giorni per le percorrenze fino a cento chilometri, e quella di cinque giorni per le percorrenze superiori: essi saranno messi in distribuzione il 28 corrente e cesseranno col 30 settembre p. v.

Oltre a ciò, quella validità sarà anche estesa a tutti i biglietti normali di andata e ritorno per Brescia che saranno rilasciati durante il periodo suindicato, compresi anche quelli in servizio cumulativo colle ferrovie della Valle Seriana, Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia, Vicenza-Valdagno-Arzigiano-Chiampo, e con l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda. Infine, i biglietti festivi in vendita negli scali del Lago stesso saranno, in quel periodo, distribuiti giornalmente con la stessa validità.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi il giorno 20 and. in Milano dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Annunziata Antonio di Napoli, per costruzione cavalcavia con rampe d'accesso al km. 145.925, fra Cassino e Rocca d'Evandro;

Colla Ditta ing. Romano Righi di Reggio E., per fornitura di kg. 100,000 di ceppi di ghisa per freni;

Colla Ditta Fonda Decimo di Saluzzo, per fornitura di 25 garette grandi e 25 piccole;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 1000 repulsori completi;

Colla Ditta Giuseppe Pozzi di Milano, per fornitura di kg. 50,000 di dadi di ferro greggi;

Colla Ditta E. Valenzano di Torino, per fornitura di tonn. 690 di cabone coke gas.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere su di un ricorso del Consorzio del Trasimeno contro il Ministero dei Lavori Pubblici in materia di bonifiche:

« La disposizione dell'art. 81 del regolamento 21 ottobre 1900, secondo la quale le norme stabilite per la formazione dello statuto di un Consorzio di bonifica debbono essere osservate per le modificazioni che occorra introdurre, è applicabile tanto ai Consorzi già esistenti alla pubblicazione di quel regolamento, come a quelli ancora da costituire. Non spetta pertanto al Consiglio dei delegati di un Consorzio, ma all'assemblea generale dei consortisti lo stabilire le modificazioni allo statuto del Consorzio stesso ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza pom. del 13 maggio 1904).

Questione relativa all'imputazione della spesa occorsa per i lavori relativi al ripristino definitivo della linea Battipaglia-Reggio, fra i km. 262.655 e 263.439. Proposta per la concessione di compensi e condono di multa all'Impresa Foti, assuntrice dei predetti lavori.

Proposta per la riduzione della multa nella quale è incorsa la Società Ligure Metallurgica per la ritardata consegna di piastre per la Rete Mediterranea.

Convenzione con la Società Anonima delle forze idrauliche del Moncenisio per l'impianto di 15 pali telefonici a distanza ridotta dalla linea Torino-Susa.

Convenzione coi signori Solimano e Repetto per l'occupazione precaria di terreno e prolungamento di muri di cinta a chiusura d'una loro proprietà fra i km. 24.400-24.428 della linea Genova-Spezia.

Tipo delle vetture di rimorchio per le tramvie elettriche di Bologna.

Convenzione per regolare l'attraversamento delle tramvie Vercelli-Biella e Vercelli-Aranco colla ferrovia Santhià-Borgomanero-Arona.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento del sottovia Bottegone al km. 28.160 della linea Roma-Pisa, L. 1100.

Costruzione di una sottovolta in mattoni al sottopassaggio Bottegone, al km. 28.160 della linea Roma-Pisa, L. 1550.

Esecuzione di opere necessarie al ripristino dell'esercizio al km. 12.712, interrotto dalla piena del fiume Patinano, L. 5000.

><

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Consolidamento del rilevato stradale al km. 56.633 della linea Benevento-Campobasso, per L. 2100.

Sistemazione con volto in muratura, del ponte sul torrente Castellaro, al chilometro 246.282 della linea Bologna-Otranto, per L. 7334.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Marcianise, sulla linea Foggia-Napoli, per L. 34,600, di cui L. 18,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Treviso, per L. 33,650, di cui L. 28,000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione dei segnali a disco nelle stazioni del tronco Avezzano-Sulmona, per L. 7850.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Figline Valdarno, per L. 72,300, di cui L. 35,000 per i lavori da appaltarsi.

RETE MEDITERRANEA:

Opere di consolidamento e di presidio della spalla San Giuseppe del ponte n. 9 sul Bormida, al chilom. 27.703-27.756 della linea San Giuseppe-Acqui, per L. 17,000.

Ricostruzione della spalla e dei muri d'ala e di risvolto verso Cecina del ponte Decino II al km. 302.715 della linea Cecina-Volterra, per L. 1700.

Ricostruzione delle cunette nelle trincee di approccio alla galleria di Mondovì fra i km. 22.252 e 23.244 della linea Cuneo-Mondovì, per L. 24,500.

Sostituzione delle travate in ghisa ai km. 47.947 e 48.941 della linea Rho-Arona, per L. 9880.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di infortuni sul lavoro è stato sentenziato quanto appresso:

1) *Corte d'Appello di Genova.* — L'operaio gode della esenzione del bollo concessa dalla legge 17 marzo 1898 anche quando agisce verso il principale per conseguire l'indennizzo non potuto percepire dall'Istituto assicuratore. La prescrizione annuale dell'azione dell'operaio contro l'industriale che non ha adempiuto l'obbligo dell'assicurazione, comincia a decorrere solo dall'epoca in cui tale inadempimento venne scoperto. La liquidazione dell'indennità in caso d'infortunio deve farsi in base al salario vero e proprio percepito dall'operaio, senza che vi si possano comprendere le indennità di trasferta.

2) *Corte d'Appello di Lucca.* — E' solo in ragione dell'entità del salario percepito dall'operaio al momento dell'infortunio che si deve determinare l'indennità, senza che possano essere fatte diminuzioni per incapacità preesistente.

3) *Corte d'Appello di Firenze.* — Il verbale d'inchiesta fatto dal pretore in ordine alla legge sugli infortuni del lavoro, fa piena prova per tutto ciò che il magistrato ne riferisca per propria scienza per essere caduto sotto i suoi sensi; ma non per gli apprezzamenti e le dichiarazioni fattegli dalla persona da lui interrogata. La Società assicuratrice non risponde dell'infortunio che, sebbene incorso dall'operaio nel luogo e nell'ora del lavoro, sia stato però l'effetto di un'operazione da lui compiuta per capriccio e contro gli ordini impartiti dal committente.

4) *Cassazione di Palermo.* — Le graduazioni di indennità da pagarsi ai sensi dell'art. 74 del regolamento 25 settembre 1898, n. 411, sono tassative; non è dato dunque al magistrato di aumentarle o diminuirle a suo arbitrio, secondo la diversa gravità che nel caso speciale possono avere le singole paralisi parziali enumerate in detto articolo. L'avverbio *immediatamente*, contenuto nell'ultimo capoverso dell'articolo citato, esprime chiaro il concetto che tra l'una e l'altra misura stabilita dal regolamento non possa trovar luogo una terza.

5) *Cassazione di Roma.* — I rischi professionali del lavoro non escludono la possibile colpa dell'industriale; e qualora la colpa o la negligenza di lui o dei suoi dipendenti sia provata, egli è tenuto al risarcimento dei danni derivati dall'infortunio.

6) *Cassazione di Firenze.* — Sono nulle le transazioni stipulate in caso d'infortunio fra l'Istituto assicuratore e l'operaio, le quali siano lesive dei diritti di

indennità spettanti per legge all'operaio stesso. Con l'annullamento della transazione viene meno il recesso dalla lite relativa di revisione della liquidazione, e la citazione iniziale serve ad interrompere la prescrizione.

7) *Cassazione di Roma.* — Nei giudizi penali per la contravvenzione all'art. 21 della legge sugli infortuni sul lavoro, è ammessa la costituzione di parte civile degli operai vittime dell'infortunio, e non assicurati, o dei loro eredi. Non commette eccesso di potere il pretore che rigetti l'istanza dell'imputato per una perizia medica allo scopo di accertare la sussistenza, o no, delle lesioni asserite derivate da un infortunio sul lavoro, quando esso ritenga indiscutibile il fatto delle lesioni e insufficiente un tale esame per la liquidazione del danno.

La competenza a giudicare delle contravvenzioni per omessa assicurazione degli operai, si desume dalla pena applicabile in concreto, la quale si ottiene moltiplicando per cinque il numero degli operai e quello dei giorni di ritardo e sommando i prodotti; nè vi influisce l'indennità dovuta all'operaio.

E' legale il patto stipulato nel contratto d'assicurazione, in virtù del quale l'assicuratore si riserva il diritto, al verificarsi di un danno, di risolvere, con un preavviso di dieci giorni, il contratto stesso; nè è necessario che la risoluzione sia pronunciata dal magistrato.

Risponde della contravvenzione per omessa assicurazione il solo capo o esercente l'impresa, non anche tutti i soci di lui che non rivestono tali qualità.

La sentenza che dichiara la contravvenzione per omessa assicurazione, deve ancora condannare al pagamento delle indennità di cui all'art. 21 della legge sugli infortuni, non condannare in genere ai danni da liquidarsi in separata sede.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati recentemente adottati i seguenti provvedimenti:

1) E' stata rinnovata per un altr'anno, decorrente dal 1° luglio p. v., la concessione accordata alla Ditta A. Bramonti e Comp. per trasporti di sale e tabacco da Novara a Santhià, ripristinando il quantitativo minimo di 3050 tonn. fra sale e tabacco;

2) Venne concesso alla Società Veneta di-effettuare i suoi trasporti di ghiaia da Portomaggiore a Ferrara ad un prezzo speciale, dietro impegno di un traffico minimo di 2550 tonn.;

3) E' stata rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, la concessione accordata alla Ditta Angiolo Conti per trasporto di calce;

4) La concessione accordata alla Ditta Innocente Piovano, per trasporto di pietre greggie, è stata rinnovata, alle stesse condizioni, per un altr'anno, decorrente dal 1° luglio 1904;

5) La concessione accordata alla Ditta Sala per trasporti di cotone greggio, è stata estesa anche ai trasporti destinati a Sondrio ed a Bellano, aumentando rispettivamente i quantitativi di trasporto di 1000 e 500 tonn. La concessione stessa è poi stata rinnovata, alle stesse condizioni, per un altr'anno;

6) Venne concesso alla Ditta Bramanti e Comp. di effettuare i suoi trasporti di sale e di tabacchi da Novara a Vercelli, al prezzo di L. 1.33 alla tonnellata, compreso il diritto fisso e la sopratassa erariale, carico e scarico a cura e spesa delle parti e coll'obbligo di un quantitativo minimo di traffico di 580 tonn. La concessione è valida per un anno, decorrente dal 1° luglio 1904.

> <

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di febbraio dell'esercizio 1903-904 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	1,019,410	910,436	+ 108,974
Conegliano-Vittorio	88,709	86,025	+ 2,684
Parma-Suzzara	166,126	150,588	+ 15,538
Schio-Arsiero	119,172	123,502	— 4,330
Udine-Cividale-Confini Camposampiero-Monte- belluna	403,831	377,841	+ 25,990
Bologna - Massalomb.	188,635	145,031	+ 43,604
Arezzo-Stia	316,887	237,864	+ 79,023
Sardeg. Comp. Reale	129,809	127,002	+ 2,807
Monteponi-P. Vesme	1,343,213	1,290,698	+ 52,515
Secondarie Sarde	6,768	5,782	+ 986
Iglesias-Monteponi	562,853	533,397	+ 29,456
Torino-Ciriè-Lanzo	2,688	2,618	+ 70
Torino-Rivoli	526,151	520,885	+ 5,266
Settimo-Rivarolo-Ca- stellamonte	113,732	113,555	+ 177
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno	364,558	378,931	— 14,373
Palermo-Mars.-Trap.	2,945,908	3,110,341	— 164,433
Sassuolo-Mod.-Finale	1,199,490	1,141,109	+ 58,381
Santhià-Biella	259,788	237,745	+ 22,043
Ferr. di Reggio Em.	535,664	536,661	— 997
Roma-Albano-Nettuno	279,446	232,856	+ 41,590
Bergamo-Ponte Selva	428,978	440,788	+ 18,190
Sassi-Superga	352,358	367,527	— 15,169
Fossano-Mondovì	32,480	44,273	— 1,793
Menaggio-Portezza	52,945	34,725	+ 18,220
Napoli-Nola-Baiano	74,243	69,371	+ 4,872
Poggibonsi-Colle	339,476	305,470	+ 34,006
Arezzo-Fossato	54,194	56,252	— 2,058
Gozzano-Alzo	280,317	290,727	— 10,410
Basaluzzo-Frugarolo	20,718	22,365	— 1,647
Palermo-Corleone	7,920	7,343	+ 577
Ferrara-Suzzara	248,598	185,886	+ 62,712
Modena-Vignola	351,246	285,797	+ 65,449
Ofantino - Margherita di Savoia	65,779	67,595	— 1,816
Napoli-Pozzuoli-Cuma	16,966	17,316	— 350
Verona-Capriano	220,875	215,838	+ 5,037
Napoli-Ottaviano	105,637	104,260	+ 1,377
Cerignola Staz.-Città	185,750	171,341	+ 14,409
Economiche Biellesi	49,934	52,016	— 2,082
Roma-Viterbo	186,661	192,093	— 5,432
Varese-Porto Ceresio	473,800	488,800	— 15,000
Sant'Ellero-Vallombr.	101,700	76,310	+ 25,390
Circumetnea	39,960	24,172	+ 15,788
Tortona-Castelnuovo	397,040	383,152	+ 13,888
Rezzato-Vobarno	17,402	16,761	+ 641
Bari-Putignano	73,545	85,787	— 12,242
Mandela-Subiaco	121,167	92,089	+ 29,078
Sondrio-Tirano	24,388	24,536	— 148
Ferrara-Copparo	101,852	95,080	+ 6,772
Aff. Garda	39,544	»	+ 39,544
	1,513	»	+ 1,513
Totale generale L. 15,069,824	14,480,537	+ 589,287	

CESARE CAMPAGNANI

Dopo breve ma penosissima malattia, il 13 andante cessava di vivere a Firenze il Cav. **CESARE CAMPAGNANI**, Ispettore Principale Capo nelle Strade Ferrate del Mediterraneo, Reggente il Controllo comune di Firenze. È un'altra eletta intelligenza scomparsa! Un altro distinto funzionario rapito a quell'Amministrazione!

Nel 1860, giovinetto ancora, il Campagnani abbandonò la famiglia e la sua Brescia per arruolarsi volontario nelle file garibaldine. In seguito entrò nella Società delle Ferrovie Alta Italia come semplice impiegato, guadagnandosi via via l'elevata posizione che ora occupava nella Società Mediterranea. Dotato di mente e di anima da vero artista, talchè rimangono di lui pregevoli lavori letterari e di disegno, non sarebbe parso adatto alla severità della vita amministrativa. Invece fu sempre funzionario diligente e distinto, apprezzato dai superiori per le non comuni qualità di ingegno e di cultura.

E a queste qualità accoppiava un cuore aureo e generoso, ciò che chiaro rifulse nella triste occasione della sua breve malattia, in cui parenti, amici ed i numerosi suoi dipendenti, con premure più che filiali, gli tributarono un commovente plebiscito d'affetto.

Alle molte condoglianze che in questi giorni sono giunte alla sconsolata vedova, al figlio ed ai parenti, noi, che conoscevamo da vicino il caro estinto, inviamo le nostre più sincere e sentite.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Il generale Saletta, Capo dello Stato Maggiore, e alcuni ufficiali superiori si sono recati a Breglio per ispezionare quella parte del tracciato della ferrovia Cuneo-Nizza, onde studiare il modo di eliminare le difficoltà d'indole strategica sollevate, e di addivenire ad un completo accordo con la Francia.

Ferrovia Civitavecchia-Orte-Terni. — Il Consiglio comunale di Capranica ha deliberato un sussidio di L. 1500 annue per 70 anni a favore della progettata ferrovia Civitavecchia-Capranica-Gallese per Orte-Terni.

Due sono i progetti che mirano al medesimo obbiettivo di congiungere direttamente Terni col porto di Civitavecchia.

Il primo andrebbe a passare per Tolfa ed Allumiere, e sboccherebbe ad Orte, ed importa la spesa di 27 milioni. L'altro nuovo progetto Civitavecchia-Capranica-Gallese per Orte-Terni, modificato secondo i suggerimenti del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, elimina molte difficoltà (come gravi pendenze, ecc.), e costa una diecina di milioni di meno.

Il Consiglio comunale di Capranica, che aveva votato già la concessione del sussidio per la Civitavecchia-Tolfa-Orte, ha ora assegnato lo stesso sussidio per il tracciato Civitavecchia-Capranica-Gallese.

Ferrovia Milano-Novara-Biella. — Si annunzia da Milano che si è definitivamente costituito il Comitato per la linea diretta Biella-Roasenda-Novara, composto dei signori Castiglioni rag. Carlo, Candiani dott. cav. Ettore, Canovetti ing. Cosimo, Colli rag. Giacomo, Gambarotta avv. Guglielmo, Mazzola cav. Carlo, Merlini rag. Gerolamo, Pressi rag. Enea, Rusconi Ettore, Saldini ing. Cesare, Vallardi cav. Pietro e del Presidente, sindaco di Milano, avvocato Berinetti.

Ferrovia Canello-Benevento. — Nell'adunanza della Commissione permanente per l'esame preventivo delle domande di concessione ed esercizio di nuove linee ferroviarie, si ammise all'istruttoria la domanda di una nuova linea Canello-Benevento.

Ferrovia elettrica Del Bosco in provincia di Catania. — L'ing. Calandra si è recato in Catania con l'incarico di studiare le varianti da portare al piano di costruzione della ferrovia elettrica che deve attraversare i paesi del Bosco in provincia di Catania.

Ferrovia Genova-Piacenza-Cremona. — Lunedì scorso a Genova si è riunito il Comitato esecutivo di questa ferrovia.

Dopo lunga discussione, il Comitato, prendendo atto delle offerte presentate da alcuni capitalisti esteri per la costruzione e l'esercizio della direttissima Genova-Brennero per Piacenza e Cremona, mediante la garanzia per parte dello Stato, esprimeva il voto che anche l'altro gruppo, che ha avanzato proposte di massima, basandole sulla sovvenzione governativa chilometrica, presenti il progetto finanziario concreto, per decidere in merito.

I direttissimi Milano-Como-lago. — In seguito all'ottimo risultato ottenuto lo scorso anno, la Direzione della Rete Mediterranea ha stabilito di attivare anche in quest'anno i treni direttissimi fra Milano e Como-lago e viceversa; le coppie dei treni saranno portate a tre in luogo di due, come erano lo scorso anno. Il servizio comincerà il giorno 3 del prossimo giugno.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 maggio 1904.* — Nella decade 1°-10 maggio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,779,107, con un aumento di L. 359,744.77 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 maggio 1904 si ragguaglia a L. 146,001,218, presentando un aumento di L. 6,121,827.96 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,326,030.75, con un aumento di lire 493,466.47 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1904 si ragguaglia a L. 50,272,132.16, e presenta un aumento di L. 3,445,895.09 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 30 aprile 1904.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 354,751, e presentano un aumento di L. 1392 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 30 aprile 1904 ammontano a L. 11,234,272, con un aumento di L. 485,480 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Transiberiana. — I clamorosi fatti che si svolgono attualmente nell'Estremo Oriente, nei quali la grande ferrovia transiberiana ha una parte così importante, rendono di attualità i ragguagli che andiamo raccogliendo e che pubblichiamo su questa grande arteria, nella quale la Russia ha speso circa due miliardi di franchi.

Com'è noto, la Transiberiana si svolge per una lunghezza di approssimativamente 8800 chilometri, da Pietroburgo a Porto Arthur; ma la ferrovia siberiana vera e propria comincia a Chilibinsk, che da Pietroburgo dista circa 2700 chilometri. Sino al lago Baikal essa attraversa immense pianure, irrigate da corsi d'acqua numerosi e vastissimi. Nelle vicinanze del Baikal il terreno comincia a farsi montagnoso e ricorrono pendenze abbastanza forti. Il lago Baikal costituisce senza dubbio il maggiore ostacolo al buon successo della ferrovia; tempo addietro fu costruito un convoglio ferrato di 4200 tonnellate con 15 caldaie cilindriche e macchine della forza di 3750 cavalli; ma esso non riusciva a spezzare gli enormi ammassi di ghiaccio che ricoprono il lago per tutta la sua estensione. Si pensò allora a costruire una ferrovia lungo la via meridionale del medesimo, ma la guerra sopraggiunse con tutte le sue funeste conseguenze. In ogni modo, sinchè i ghiacci sono abbastanza resistenti, i treni possono attraversarli impunemente, ma quando essi cominceranno a cadere, il passaggio del Baikal costituirà una grande incognita.

Passato il lago, la ferrovia attraversa una regione assai accidentata e difficile sino alla frontiera della Manciuria, donde si dirige verso il sud e corre sul litorale russo del Pacifico. L'acquisto di Porto Arthur, dopo la guerra cino-giapponese, indusse la Russia a costruire una linea di diramazione dalla ferrovia transcontinentale a Karbin, fino a Porto Arthur, per una lunghezza di chilometri 1028.

Notizie Diverse

Il nuovo ponte di Cornigliano. — L'Amministrazione provinciale di Genova avendo deliberato di adottare, per la costruzione del ponte di Cornigliano, il cemento armato, indisse un concorso fra le varie Ditte del genere, che risposero all'invito in numero di dodici.

Nel primo esame dei progetti presentati alcune Ditte vennero eliminate dal concorso; alle rimanenti fu fissato un termine di 45 giorni dal 10 corrente per presentare altro progetto migliorato per la scelta definitiva.

Tunnel sotto la Manica. — La Camera di Commercio francese a Londra esaminò la questione del Tunnel sotto la Manica e ne ha riferito alla Camera di Commercio inglese che ha inviato alla Camera di Commercio francese l'invito di formulare le ragioni che militano a favore della realizzazione di questo progetto. Il presidente della Camera di Commercio francese ha risposto a questo invito enumerando tre motivi principali: 1. I viaggiatori entrando nei vagoni a Londra non scenderebbero che a Parigi e sarebbero al riparo dal freddo, dalla pioggia e dal vento e da tutti gli incomodi dei viaggi di mare e dal soggiorno forzato a Calais e Douvres. 2. Il comfort dei viaggiatori fra Parigi e Londra, e l'affluenza che ne seguirebbe favorirebbero lo sviluppo delle relazioni fra i due paesi. 3. Vantaggi commerciali enormi perchè si eviterebbero i trasbordi delle merci delicate e fragili; i treni inglesi potrebbero andare su tutte le linee continentali e viceversa. Il presidente della Camera francese concludendo dichiarò che i sentimenti che attualmente esistono fra i due paesi sono un elemento favorevole per portare la questione dinanzi al pubblico inglese. In quanto alla opinione pubblica francese, essa è unanimemente favorevole al progetto. Dal punto di vista militare, allo stato attuale della scienza, nulla sarebbe più facile per ciascuno dei due paesi che assicurare le loro difese. Il Consiglio della Camera di Commercio inglese che si riunisce oggi esaminerà probabilmente la questione.

Il canale di Panama. — Ora che è finalmente regolata la questione finanziaria, col pattuito pagamento, per parte degli Stati Uniti, di 200 milioni, alla Società del Panama, è interessante conoscere quali effetti si attendono dall'apertura del canale stesso, ch'è ormai assicurata.

Il rapporto della Commissione americana del Panama al Governo degli Stati Uniti portava queste conclusioni:

1° In quanto riguarda i tessuti di cotone, l'esportazione dei quali negli Stati del Pacifico, e specialmente in Cina, si fa oggi pel tramite di Nuova-York e del canale di Suez, è opinione di tutti i fabbricanti ed esportatori che la quasi totalità del traffico prenderà in avvenire la via del Panama e frutterà ai porti del Golfo;

2° Relativamente all'industria del ferro, i $\frac{4}{5}$ della produzione del Sud sono attualmente consumati agli Stati Uniti; $\frac{1}{5}$ soltanto è esportato. Dall'apertura del canale i forni del Sud trarranno incitamento per aumentare la produzione e dirigerla, partendo dai porti del Golfo, alle coste del Pacifico, all'Australia ed alla Cina;

3° Riguardo al legname da costruzione, di cui si aumenta rapidamente l'esportazione pel Messico, le Antille, il Brasile, l'Uruguay e l'Argentina, non vi è dubbio che l'apertura del canale la svilupperà ancora considerevolmente verso la costa occidentale dell'America del Sud;

4° Infine, quanto alle materie fertilizzanti, è permesso ritenere che le fabbriche del Sud siano singolarmente favorite, anzitutto con l'importazione delle materie prime provenienti dal Cile e che passano ora dal Capo Horn, in secondo luogo con lo sviluppo del mercato dei prodotti fabbricati in California, alle Isole Hawaii ed in altre regioni del Pacifico.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Napoli (27 maggio, ore 10, migl. di vent.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di nuove banchine di riva e relative difese nel porto di Castellammare di Stabia per L. 730.000 provv. agg. al signor Maresca Vespucci, domic. a Castellammare di Stabia col rib. del 26.98 0/0. Consegna lavori 3 anni. Dep. provv. L. 30.000.

R. Prefettura di Potenza (28 maggio, ore 10, migl. di vent.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del 5° tronco della strada provinciale n. 154, compresa fra la stazione ferroviaria di Bernalda e l'innesto con la strada provinciale n. 211, di m. 8290.41 per complessive L. 320.143.59, provv. agg. al signor Vignola Gaetano domic. a Potenza col rib. del 30 0/0. Consegna lavori 3 anni. Dep. provv. L. 15.000.

Amministrazione Provinciale di Roma (28 maggio, ore 10, inc. defn.). — Appalto dei lavori di deviazione della strada Verentana presso la Madonna del Castagno, provv. agg. col rib. del 30.26 0/0 e del 5 0/0 su L. 20,346.84 e cioè per L. 13,480.40. Dep. provv. lire 1000.

Deputazione Provinciale di Palermo (28 maggio, ore 15, 2° inc.). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tratto della strada provinciale di seconda serie dalla nazionale Termini-Taormina presso Sciafani per Valledolmo alla provinciale Messina-Montagne, per lire 254,982 10. Dep. provv. L. 10,000 e L. 50.0 per spese. Fatali 17 giugno, ore 15. Consegna lavori 2 anni.

Prefettura di Ancona (30 maggio, ore 10,30). — Appalto dei lavori di allargamento di un tratto di banchina al Mandracchio prospiciente il lato ovest dell'ex Lazzaretto per lire 24.400. Ultimazione lavori 6 mesi. Dep. provv. lire 1300. Docum. fino al 23 corrente. Fatali 15 giugno, ore 12.

Municipio di Palermo (30 maggio, ore 11, off. segr.). — Appalto della manutenzione dei locali ed arredi scolastici e costruzione di nuovi arredi bisognevoli alle scuole comunali e governative di quella città, dal 1° agosto 1904 al 31 luglio 1908 per L. 60,000 per la manutenz. locali e L. 6000 per costr. di nuovi arredi. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1000.

Direzione Genio Militare di Bari (30 maggio, ore 11, unico definit. inc. e ad off. segr.). — Appalto dell'ordinaria manutenzione e miglioramento da eseguirsi negli immobili ad uso militare nello

piazze di Bari, Bitonto e Bitetto per gli anni 1904-1907 per L. 39,000. Dep. provv. L. 3900. Docum. fino al 28 maggio.

Prefettura di Cosenza (31 maggio, ore 10, secondo inc. ad off. segr.). — Appalto e deliberamento definitivo di tutte le opere e provviste occorrenti per la riparazione al ponte n. 109 in contrada Fiumicello lungo la strada Nazionale n. 60 dalla Stazione di Rende-San Fili alla Marina di Paola per L. 7780.85. Consegna lavori 6 mesi. Documenti fino al 26 corr. Dep. provv. L. 400.

Deputazione Provinciale di Bari (31 maggio, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Polignano per Monopoli a Fasano della lunghezza di m. 20,607.84, escluse le traverse interne, per la durata di 5 anni, per l'annuo estagio di L. 10,000 di cui L. 8970 per lavori a corpo, e L. 1030 quelli a misura, oltre il salario a 7 cantonieri fissi a carico della Provincia, provv. agg. al sig. Vito Cosimo Modugno, di Polignano col rib. del 2 0/0 su annue L. 10,000. Dep. provv. L. 3000.

Sotto-Direzione Autonoma Genio Militare di Cuneo (1 giugno, ore 10,30). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento dei fabbricati, delle fortificazioni e delle strade militari dello sbarramento di Vinadio durante gli esercizi finanziari 1904-905 e 1905-906 per L. 16,000. Cauz. L. 1600. Docum. fino al 27 maggio ore 11. Dep. provv. L. 1600.

Deputazione Provinciale di Palermo (3 giugno, ore 14, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di costruzione del 3° tratto della strada provinciale di seconda serie da Collesano nei pressi di Polizzi alla Nazionale Termini-Taormina, di m. 9396.70 per L. 661,277.50, provv. agg. col rib. del 27.36 0/0 e cioè per L. 480,855.23. Consegna lavori 3 anni. Dep. provv. L. 40,000. Dep. spese L. 10,000.

Deputazione Provinciale di Firenze (4 giugno, ore 10, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla rettificazione della strada interprovinciale per la Valle del Bisenzio n. 126 per lire 8068.12. Consegna lavori 4 mesi. Docum. fino al 31 maggio. Dep. provv. lire 500. Cauzione decimo.

Municipio di Venaria Reale (Torino) (3 giugno, ore 10, inc. defin.). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del cimitero di quel Capoluogo, provv. agg. al sig. Perner Greppio Ferdinando, domiciliato a Venaria Reale, piazza SS. Annunziata, n. 100, col rib. dell'8 0/0 su lire 10,500. Cauz. lire 1100.

Municipio di Carate Brianza (Milano) (4 giugno, ore 13). — Appalto delle opere di ampliamento del cimitero comunale e di costruzione di una cappella-ossario, per L. 11,079.41. Dep. provv. L. 1107.94. Dep. spese L. 200.

Municipio di Bagnorea (Roma) (6 giugno, def.). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco della strada comunale obbligatoria Bagnorea-S. Michele, provv. agg. in grado di ventesimo, su L. 19,085.82, e cioè per L. 18,131.52.

Sezione del Genio Militare di Capua (6 giugno, ore 16, defin.). — Appalto dell'ordinario mantenimento degli immobili militari della piazza di Capua e Santa Maria di Capua nel triennio luglio 1904-giugno 1907, per L. 51,000. Dep. provv. L. 5100. Docum. fino al 31 maggio.

R. Prefettura di Aquila (7 giugno, ore 10, unico). — Appalto della sessennale manutenzione del tronco della stazione ferroviaria di Cerchio e quella di Molina della strada nazionale num. 50, per complessive L. 120,780, delle quali L. 84,214.98 a base d'asta e L. 39,568.02 a disposizione. Dep. provv. L. 2800. Documenti fino al 28 maggio.

R. Prefettura di Salerno (8 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 216, compreso fra la già nazionale delle Calabrie e la nazionale Val d'Agri, della lunghezza di m. 10,748.88, per L. 278,794.29. Dep. provv. L. 15,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 23 giugno. Documenti fino al 30 maggio.

Congregazione di Carità di Vernole (Lecce) (9 giugno, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione dell'ospedale civico nel capoluogo Vernole, per L. 19,127.94. Dep. provv. L. 200. Cauzione L. 500. Dep. spese L. 400. Documenti fino al 28 maggio.

R. Prefettura di Livorno (9 giugno, ore 10, unico). — Appalto della costruzione di due scaletti di approdo nel tratto di costa adiacente al faro di Capelrosso nell'Isola del Giglio e nella costruzione delle relative rampe di accesso al faro medesimo, per complessive L. 9595.87. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 500. Consegna lavori quattro mesi. Offerte a tutto l'8 giugno. Documenti fino al 31 maggio.

R. Prefettura di Girgenti (9 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 69, compreso fra l'estremo destro del parapetto del ponte sul fiume Platani e la città di Girgenti, di m. 35,513.70, esclusa la traversa di Raffadali, e per conservare le opere d'arte che lo corrodano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive lire 349,200. Fatali, senza ulteriore avviso, 24 giugno. Documenti fino al 30 maggio.

R. Prefettura di Vicenza (10 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione dell'argine e difesa frontale a destra dell'Astico inferiormente al Ponte di Passo di Riva in Comune di Dueville, per L. 21,000. Dep. provv. L. 200. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti fino al 1° giugno.

R. Prefettura di Campobasso (11 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la bonifica del Pantano Basso e Marinella a sinistra della foce del fiume Biferno, per complessive L. 243,060. Dep. provv. L. 12,000. Fatali, senza ulteriore avviso, fino al 27 giugno, ore 12. Consegna lavori 3 anni. Docum. fino al 3 giugno.

R. Prefettura di Campobasso (11 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per il completamento del primo tronco della strada provinciale n. 39, compreso fra la strada nazionale Sannitica, presso Centocelle, e l'abitato di Sant'Elia a Pianisi, della complessiva lunghezza di m. 8944.44, per complessive L. 12,430. Dep. provv. L. 500. Consegna lavori 4 mesi. Documenti 3 giugno.

R. Prefettura di Avellino (13 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 55, Contursi-Barletta, compreso fra il ponte Nerolella ed il cimitero di Sant'Andrea di Conza, di m. 31,853, escluse le traverse di Quaglietta e di Sant'Andrea di Conza, e per conservare le opere d'arte che lo corrodano, durante il sessennio 1903-1910, provv. agg. per L. 84,608.67. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 24,369.77. Docum. fino al 4 giugno.

R. Prefettura di Piacenza (19 giugno, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di una difesa frontale in destra di Po per circa 690 metri a monte della Scazzola e per restauri alle sovrastanti due difese di S. Nazzaro fino allo sbocco del Chiavenna in Comune di Monticelli d'Ongina, per complessive L. 117,500. Dep. provv. L. 5000. Consegna lavori 120 giorni. Docum. fino al 4 giugno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Torino (28 maggio, ore 9, unico defin. inc.). — Appalto della fornitura di olio minerale per trasmissioni e macchine diverse a lire 0.50, kg. 3000 lire 1500. Cauzione lire 150. Consegna 60 giorni.

Direzione Generale R. Arsenal di Spezia (7 giugno, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di olio di lino naturale e olio di lino cotto, per complessive L. 92,000. Dep. provv. L. 9200. Risultati d'asta 11 giugno, ore 11. Fatali 28 giugno, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Maggio 14	Maggio 21
Azioni Ferrovie Biella	L. 553	558
" " Mediterranee	450.50	449
" " Meridionali	724.50	722.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1° emiss.)	450	450
" " (2° ")	435	435
" " Secondarie Sarde	268	268
" " Sicule	693	693
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
" " Sicule A. B. C. D	353.50	353.50
" " Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	98.50
" " Mediterranee 4 0/0	503	504.25
" " Meridionali	350	351.50
" " Palermo-Marsala-Trapani	309.50	309
" " " 2° emiss.	313	313
" " Sarde, serie A.	356	357.50
" " " serie B.	356	357.50
" " " 1879	356	357.50
" " Savona	380	380
" " Secondarie Sarde	511.50	511.50
" " Sicule 4 0/0 oro	518	518
" " Tirreno	514	512
" " Vittorio Emanuele	369.50	369.75

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 1° al 10 Maggio 1904. — 31ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	»	1065	1065	»
Media	4760	4760	»	1065	1059	+
Viaggiatori	1,800,096.00	1,656,849.82	+ 143,246.18	71,972.00	68,186.98	+ 3,885.02
Bagagli e cani	103,089.00	96,351.88	+ 6,737.62	1,769.00	1,507.02	+ 261.98
Merci a G. V. e P. V. acc.	435,043.00	396,128.21	+ 38,914.79	13,779.00	12,546.31	+ 1,232.69
Merci a P. V.	2,264,194.00	2,106,673.55	+ 157,520.45	89,165.00	81,168.96	+ 7,996.04
TOTALE .	4,802,422.00	4,206,002.96	+ 346,419.04	176,685.00	163,859.27	+ 13,325.73

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Maggio 1904.

Viaggiatori	53,701,695.00	51,703,813.87	+ 1,997,882.13	2,302,611.00	2,197,696.27	+ 104,914.73
Bagagli e cani	2,846,847.00	2,695,338.75	+ 151,508.25	63,786.00	58,007.95	+ 5,778.05
Merci a G. V. e P. V. acc.	13,218,642.00	12,548,517.61	+ 670,124.39	481,223.00	454,625.83	+ 26,597.17
Merci a P. V.	70,652,016.00	67,636,612.34	+ 3,015,403.66	2,734,398.00	2,584,778.41	+ 149,619.59
TOTALE .	140,419,200.00	134,584,281.57	+ 5,834,918.43	5,582,018.00	5,295,108.46	+ 286,909.54

Prodotto per chilometro.

della decade	966.90	894.12	+ 72.78	165.90	153.39	+ 12.51
riassuntivo	29,499.33	28,274.01	+ 1,225.32	5,241.33	5,000.10	+ 241.23

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	131,257.00	2,424.00	16,873.00	111,726.00	50.00	261,630.00	618.00	424.00
1903	115,260.00	3,323.00	18,907.00	131,814.00	591.00	260,895.00	618.00	437.00
Differenze nel 1904	+ 15,997.00	- 899.00	- 2,034.00	- 20,088.00	- 541.00	- 8,065.00	»	- 13.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 30 APRILE 1904.								
1903-904	3,319,192.00	81,180.00	702,756.00	4,265,421.00	40,217.00	8,408,716.00	618.00	13,606.00
1902-903	3,179,560.00	84,711.00	656,342.00	4,237,877.00	45,824.00	8,204,314.00	618.00	13,275.00
Differenze nel 1903-904	+ 139,632.00	- 3,531.00	+ 46,414.00	+ 27,544.00	- 5,607.00	+ 204,402.00	»	+ 331.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	52,466.00	1,183.00	8,485.00	21,498.00	50.00	83,682.00	482.00	174.00
1903	59,722.00	996.00	10,389.00	24,472.00	184.00	75,718.00	482.00	167.00
Differenze nel 1904	+ 12,744.00	+ 187.00	- 1,854.00	- 2,974.00	- 134.00	+ 7,969.00	»	+ 17.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 30 APRILE 1904.								
1903-904	1,260,856.00	30,372.00	375,520.00	829,124.00	12,731.00	2,508,603.00	482.00	5,205.00
1902-903	1,145,260.00	25,035.00	328,963.00	760,112.00	13,326.00	2,271,696.00	482.00	4,713.00
Differenze nel 1903-904	+ 115,596.00	+ 5,337.00	+ 46,557.00	+ 69,012.00	+ 405.00	+ 236,907.00	»	+ 492.00

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,992.00	248.00	1,202.00	2,797.00	»	9,239.00	23.00	402.00
1903	4,380.00	184.00	777.00	2,410.00	»	7,751.00	23.00	337.00
Differenze nel 1904	+ 612.00	+ 64.00	+ 425.00	+ 387.00	»	+ 1,488.00	»	+ 65.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 30 APRILE 1904.								
1903-904	151,774.00	4,608.00	57,983.00	100,826.00	62.00	316,953.00	23.00	13,779.00
1902-903	140,649.00	5,680.00	35,156.00	91,235.00	62.00	272,782.00	23.00	11,861.00
Differenze nel 1903-904	+ 11,125.00	+ 928.00	+ 22,827.00	+ 9,291.00	»	+ 44,171.00	»	+ 1,918.00

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI

in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conegliia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	6362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 »	6896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO

OSSERVAZIONI.

(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità
Forino (via Calais e via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Via Genova										
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 23	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—
Via Bologna										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Brindisi (via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—
Brindisi (via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capotreno di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	11 — a.	2 20 p.	9 — p.	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50 14 57 — Lusso —
Douvres	11 05 a.	12 30 p.	12 34 p.	—	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30 23 10 — —
Calais (ora fer. occ. Arr. (Buffet) Arr.	12 34 p.	—	—	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10 6 10 — —
Maritime (ora francese) Par. (Buffet) Arr.	1 15 p.	1 30 p.	1 36 p.	—	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 — — —
Calais-Ville (Buffet) Par.	—	—	—	—	—	—	Ancona	23 25 — —
Boulogne-Tintell. Arr.	—	—	—	—	—	—	Bologna	1 35 10 30 — 14 20
Forkestone (ora fer. occ. Arr. (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	Alessandria	11 25 19 42 — 20 55
Boulogne (Buffet) Par. (Central) Par.	—	—	—	—	—	—	Torino Arr.	13 10 22 41 — 23 —
Amiens (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	Brindisi Par.	— — — 9 42
Paris-Nord (Buffet-Hôtel) Arr.	—	—	—	—	—	—	Napoli	8 50 — — 23 15
Paris-PLM (Buff.) Arr.	—	—	—	—	—	—	Roma	14 10 — — 8 —
Dijon	—	—	—	—	—	—	Livorno	21 15 — — 13 20
Evian	—	—	—	—	—	—	Firenze	20 — — 17 35
Geneve	—	—	—	—	—	—	Pisa	23 5 — — 20 20
Chamonix	—	—	—	—	—	—	San Remo	19 10 — — 19 19
Aix-les-Bains	—	—	—	—	—	—	Genova	2 50 — — 0 20
Chambéry	—	—	—	—	—	—	Torino Arr.	7 31 — — 4 2
Modane	—	—	—	—	—	—	Venezia Par.	— — — 14 —
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . Arr.	—	—	—	—	—	—	Milano Par.	— — — 20 20
Torino Par.	20 —	6 45	14 50	—	8 50	—	Novara	— — — 23 15
Novara Arr.	21 56	9 44	16 47	—	11 1 —	—	Torino Arr.	— — — 23 15
Milano Arr.	23 05	10 15	17 45	—	12 10	—	Torino Par.	— — — —
Venezia Arr.	4 23	—	23 30	—	18 45	—	Torino Arr.	— — — —
Torino Par.	20 05	—	3 10	—	8 55	—	Torino Par.	— — — —
Genova Arr.	23 25	—	6 40	—	17 1 —	—	Modane (ora franc.) . .	11 32 a. — 5 30 p. — 3 24 a. —
San-Remo	6 6 —	—	18 16	—	12 3 —	—	Chambéry	3 2 p. — 8 40 p. — 4 41 a. —
Pisa	3 30 —	—	23 32	—	16 59 —	—	Aix-les-Bains	3 43 p. — 9 10 p. — 5 1 a. —
Firenze	7 27 —	—	19 12	—	17 55 —	—	Chamonix	9 51 a. — 2 50 p. — —
Livorno	5 36 —	—	23 43	—	7 — —	—	Evian	12 38 p. — 5 39 p. — —
Roma	10 10 —	—	18 7 —	—	18 7 —	—	Geneve	1 55 p. — 7 55 p. — —
Napoli	18 35 —	—	—	—	—	—	Dijon	12 4 a. — 2 16 a. — 2 41 p. — 9 17 a. — 1 24 p. —
Brindisi	—	—	—	—	—	—	Paris-PLM (Buff.) Arr.	6 20 a. — 6 50 a. — 6 32 p. — 11 30 p. — 6 18 p. —
Torino Par.	20 05	—	15 —	—	8 40	—	Paris-Nord	— — — — —
Alessandria Arr.	21 32	—	17 30	—	10 13	—	Paris-Nord	— — — — —
Bologna	2 31	—	21 48	—	14 50	—	Paris-Nord	— — — — —
Ancona	7 13	—	21 48	—	10 59	—	Paris-Nord	— — — — —
Brindisi	21 48	—	6 34	—	18 3 —	—	Paris-Nord	— — — — —
Firenze	6 34	—	18 10	—	28 25	—	Paris-Nord	— — — — —
Roma	18 10	—	18 35	—	7 —	—	Paris-Nord	— — — — —
Napoli Arr.	18 35	—	—	—	—	—	Paris-Nord	— — — — —

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 10.25 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — Da P.-L.-M. verso Boulogne. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (I) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Macon. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambérie); 1^a, 2^a e 3^a classe da Calais in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (P) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza transito, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

**Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.**

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

**Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairet Huguët.**

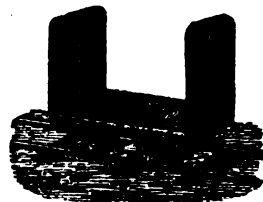
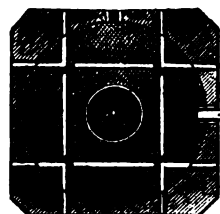
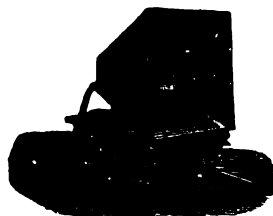
Trasporti di forza motrice a distanza.

illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

**Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.**

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sogg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Rimborso di Azioni ed Obbligazioni 4 070.

Il 15 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Azioni ed Obbligazioni Mediterranee 4 0/0, secondo le rispettive Tabelle d'ammortamento.

I Bollettini contenenti i numeri estratti sono visibili presso tutte le Casse o Banche incaricate del pagamento delle cedole.

Contro rilascio dei Titoli sorteggiati, il portatore riceverà, dal 1° luglio p. v., l'importo delle corrispondenti Azioni od Obbligazioni al valor nominale, e al portatore di Azioni si rilascerà a suo tempo la corrispondente Cartella di godimento.

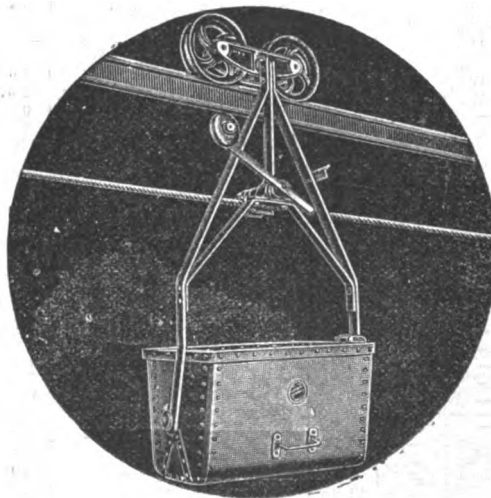
Milano, 16 maggio 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano.

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Num.	Trin.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

*Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Riduzione delle tariffe ferroviarie (Relazione e progetto).* — *Genova e Marsiglia.* — *Ancora automotrici ferroviarie.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

RIDUZIONE DELLE TARIFFE FERROVIARIE

Relazione e Progetto.

Ecco il testo della Relazione e del progetto di legge che presentò avanti'eri alla Camera l'on. Tedesco, Ministro dei Lavori Pubblici.

La Relazione.

La Relazione, colla quale veniva raccomandata alla vostra approvazione la conversione in legge del Regio Decreto 24 giugno 1903 per la riduzione delle tariffe ferroviarie a favore del Mezzogiorno d'Italia, comprese le isole di Sicilia e di Sardegna (Legislatura XXI, 2ª sessione, Disegni di legge e Relazioni n. 396), già accennava al proposito del Governo di estendere il beneficio ad altre regioni d'Italia, perchè vi fossero aiutate quelle produzioni che nella distanza dei luoghi di consumo trovano ostacolo alla maggiore loro utilizzazione.

Considerazioni diverse indussero a rendere partecipi del beneficio stesso anche le popolazioni delle regioni vinicole di altre parti d'Italia: ed a questo scopo intesero i due Decreti Reali del 27 luglio e del 3 agosto del decorso anno, che vengono ora sottoposti alla vostra approvazione, come nei decreti stessi è stabilito.

Di essi diremo brevemente le ragioni.

Il Regio Decreto 27 luglio 1903 intende a chiarire un punto del precedente Decreto 24 giugno 1903, che poteva dar luogo a qualche incertezza. Essendo stato nella Relazione, che vi fu presentata nella seduta del 26 stesso mese, affermato esplicitamente che il decreto stesso si applicava a tutte le località appartenenti al cessato Regno di Napoli, benchè vi fosse indicata la linea traversale Castellammare Adriatico-Roccasecca, occorreva aggiungere alle stazioni indicate nelle tabelle allegate al secondo dei preannunciati decreti anche quelle appartenenti ai tronchi di ferrovia Castellammare Adriatico-Tortoreto-Nereto, Teramo Giulianova, Cittaducale-Sulmona, Isoletta-Roccasecca, perchè dette località erano tutte già comprese nell'antico Reame Napoletano.

Fu avvertita anzitutto la convenienza di sostituire alla già approvata tariffa eccezionale numero 1055 P. V., per i trasporti con servizio internazionale di vino comune, mosto ed uva pigiata, in botti o in barili, ed anche in vagoni-serbatoi, altra tariffa con lo stesso numero e gli stessi ribassi nei prezzi di trasporto, che rispondesse all'intento di facilitare l'esportazione per l'estero, tanto per i transiti di Ventimiglia, Modane, Chiasso, Peri, Pontebba e Cormons, che per la via di mare, dei menzionati prodotti, non soltanto da stazioni a sud della linea Castellammare Adriatico-Sulmona-Avezzano-Roccasecca, inclusa la Sicilia, ma in generale da tutte le stazioni delle due Reti, Adriatica e Mediterranea. A ciò si provvede con l'altra tariffa eccezionale, portante lo stesso numero 1055, che sta annessa al Decreto del 3 agosto 1903 e col dispositivo dell'articolo 1 del decreto medesimo. Onde derivò la conseguenza che fossero ammesse a fruire del beneficio anche le spedizioni in partenza da stazioni situate a distanza minore di chilometri 600 dal confine o dai porti di mare, perchè la tariffa rispondesse al concetto che ne aveva consigliata l'attuazione.

Circa poi le basi dei prezzi della nuova tariffa eccezionale 1055 P. V. gioverà osservare che per le zone superiori a 600 chilometri vennero conservate quelle della tariffa d'eguale numero, istituita col Regio Decreto del 24 giugno 1903, le quali basi erano state desunte dalla eccezionale n. 1002 P. V., serie A, reintegrata a 100, con la riduzione del 40 per cento sui relativi prezzi a partire appunto dal percorso minimo di 600 chilometri, quale era quello stabilito nella detta n. 1002.

Per le zone da 1 a 300 chilometri le basi dei prezzi vennero desunte dalla tariffa speciale 104 F, ridotta del 20 per cento fino a 100 chilometri e del 25 per 100 da 101 a 300 chilometri, mantenendosi come tassa costante, perchè più conveniente per il pubblico, il prezzo minimo della tariffa eccezionale 1005, cioè il prezzo per 600 chilometri per tutta la zona da 301 a 600 chilometri.

Per giovare poi ancora alle regioni vinicole situate a nord della linea Tortoreto-Nereto, Giulianova-Teramo, Giulianova-Castellammare Adriatico, Sulmona-Cittaducale, Sulmona-Carsoli, Avezzano-Roccasecca-Isoletta, dopo averne agevolati i trasporti con destinazione all'estero, occorre-

vano corrispondenti riduzioni negli altri trasporti di vini diretti a stazioni a nord e a sud della linea ferroviaria anzidetta, in analogia alla tariffa eccezionale n. 1060 P. V., di cui al R. Decreto 24 giugno 1903 per i vini della regione meridionale. Da ciò trasse origine la tariffa eccezionale 1069 P. V., attuata anche essa col citato Decreto 3 agosto 1903, articolo 2.

A riguardo della tariffa giova fare due speciali avvertenze. In primo luogo sono ammesse a fruire della stessa riduzione, calcolata però sulle tariffe speciali e locali applicabili ai singoli percorsi, anche le spedizioni in servizio interno delle Reti Sicula e Sicula Occidentale, e cumulativo fra loro. In secondo luogo, dalla tariffa in discorso sono favoriti soltanto i vini comuni di produzione italiana e non già quelli di oltre mare e di oltre Alpi. La quale differenza di trattamento è giustificata dal fatto che stando l'erario dello Stato a non lieve sacrificio pecuniario per l'istituzione della tariffa medesima, era naturale fosse esso naturalmente rivolto a risollevare le depresse condizioni dell'industria vinicola nostrana.

Infine, ad esaurire la materia disciplinata dall'art. 2 del Regio Decreto 3 agosto 1903 è ancora mestieri aggiungere che la serie A della tariffa eccezionale n. 1060, prima applicabile soltanto alle stazioni mittenti e destinatarie comprese nella linea Castellammare-Adriatico-Sulmona-Avezzano-Roccasecca e nelle linee a sud della medesima, fu, in forza dell'ultimo alinea del precitato articolo, resa applicabile per qualsiasi destinazione. Vennero così ammessi, fra gli altri, a fruirne i trasporti di vini dagli Abruzzi a Roma, che non favoriti dalla serie suindicata, quale era stata approvata col Regio Decreto 24 giugno 1903, non erano nemmeno favoriti dall'altra tariffa 1069.

* *

Cogli articoli 3 e 4 del menzionato Regio Decreto 3 agosto 1903 sono apportate alcune modificazioni alla tariffa eccezionale n. 1053 P. V., per i trasporti di paste da vermicellaio, istituita col Regio Decreto 24 giugno stesso anno.

Tali modificazioni hanno per oggetto, per quanto concerne la serie A, di renderla applicabile ai trasporti anzidetti da qualunque provenienza e per qualunque destinazione, affinché del beneficio possano giovare indistintamente tutte le parti d'Italia; e per quanto concerne la serie B, di rendere applicabile ad altre località del Regno, dove pure si esercita l'industria della produzione delle paste da vermicellaio che non erano favorite dalla preesistente serie B, ammettendo inoltre come stazioni destinatarie molte altre che prima non erano ammesse, conformemente ai concetti che hanno presieduto alla formazione della corrispondente tariffa locale n. 202 P. V. Infine, per quanto concerne la istituita nuova serie D della tariffa eccezionale 1053 P. V., è da osservare che la medesima ha per iscopo di rendere più agevole il beneficio delle riduzioni, correggendo gli effetti delle restrizioni contenute nella sopra ricordata serie della stessa tariffa coll'ammettere a fruire degli ordinari ribassi le spedizioni di paste da vermicellaio in partenze dalle Reti Adriatica e Mediterranea non comprese nella precedente serie B e destinate a qualsiasi località del Regno servite dalle tre grandi Reti.

* *

Il precedente disegno di legge, relativo al Regio Decreto 24 giugno 1903, provvedeva con l'articolo 2 per far fronte alle perdite derivanti all'erario dall'applicazione delle tariffe eccezionali col decreto stesso autorizzate, mediante un prelevamento di lire 6 milioni dall'avanzo del consuntivo del 1902-1903.

Ora è sembrato più rispondente ai concetti di una severa finanza d'iscrivere quella somma nella competenza dell'esercizio corrente in occasione del bilancio d'assestamento.

Con l'estensione poi data ai ribassi di tariffe, ordinati col Regio Decreto 24 giugno 1903, essendo insufficiente la somma di lire 6 milioni, è necessario aumentarla di altri due milioni. Ci conforta però la speranza assai fondata che

l'onere degli otto milioni possa ridursi in confini più ristretti, risultando, in base ai pagamenti fino ad ora effettuati, che l'onere stesso, calcolato fino a tutto il decorso febbraio, ascende approssimativamente a quattro milioni soltanto.

E poichè, come si è detto, vien mutato il metodo da seguirsi pel pagamento delle perdite a carico dello Stato, occorre stabilire un unico sistema, sia nel caso di provvedimenti attuati col primo Regio Decreto, sia in quello degli altri approvati coi decreti successivi.

Altra modificazione comune a tutte le dette tariffe eccezionali è quella che vi proponiamo coll'articolo 2 del presente disegno di legge, quella, cioè, di prorogare l'esperimento di tutte siffatte disposizioni di tariffe eccezionali senza apportarvi alcuna modificazione fino al 30 giugno 1905.

La brevità del tempo, durante il quale esse furono attuate, non consente ancora di avere una quantità di dati tali da poter giudicare in modo sicuro della convenienza o meno di modificare i termini in cui l'esperimento fu fatto. E' prudente consiglio quindi rimandare di un altro anno ogni decisione.

Il Progetto.

Art. 1. — Sono convertiti in legge i Regi Decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, aventi per oggetto l'attuazione, in via d'esperimento, rispettivamente dal 1° agosto e dal 1° settembre 1903 al 30 giugno 1904, di alcune tariffe eccezionali e di modificazioni relative.

Art. 2. — L'applicazione di tali tariffe eccezionali con le modificazioni suindicate sarà prorogata dal 1° luglio 1904 a tutto il 30 giugno 1905.

Art. 3. — Per far fronte alle perdite derivanti all'erario dalle disposizioni degli articoli precedenti sarà iscritto nel bilancio delle spese del Ministero del Tesoro per l'esercizio in corso e per quello successivo apposito capitolo con la denominazione: « Quota di prodotto lordo a carico dello Stato per l'effetto dell'applicazione delle tariffe eccezionali sulle tre grandi Reti ferroviarie e su altre strade ferrate », e con l'assegnazione di lire otto milioni per ciascun esercizio.

GENOVA E MARSIGLIA

La *Marina mercantile italiana* pubblica un buon articolo sull'argomento. Ma non è confortante il leggerlo perchè conclude a questo che nel 1903 i progressi del porto di Genova furono non solo di poca importanza, ma, posti a confronto di quelle del porto di Marsiglia, ben dimostrano come la bilancia commerciale, pel momento, penda tutta a favore dell'emporio rivale.

Dalle statistiche finora pubblicate emerge che il movimento del porto di Genova pel 1903 comprende 12,494 navi a vela e a vapore di tonn. di reg. 11,530,411 all'entrata e all'uscita con un aumento in confronto del 1902 di tonn. 560,838. Il complesso delle merci imbarcate e sbarcate ascese a tonn. 5,652,158, con un aumento modestissimo di appena tonn. 72,425.

Pur troppo invece le esportazioni vanno costantemente diminuendo: ascendono a tonn. 821,409 nel 1901, a tonnellate 769,882 nel 1902 e a tonn. 760,741 nel 1903, mentre il commercio nazionale è in via di continuo aumento. Nè è da trascurarsi la circostanza che va continuamente diminuendo la quantità di merci esportata colle « linee regolari » di navigazione, mentre aumenta quella fatta coi vapori della libera navigazione internazionale.

Per contro Marsiglia ha compiuto nell'anno decorso progressi veramente notevoli. Il movimento delle navi ne comprende all'entrata e all'uscita 17,353 di tonn. 14,512,740 di portata, con un incremento in confronto al 1902 di navi 696 e di tonn. 751,107. Tale incremento poi è dovuto per ben tonn. 172,271 alle esportazioni, pel resto alle impor-

tazioni. Non è inutile notare che nel movimento complessivo del porto di Marsiglia le esportazioni figurano nel 1903 per tonn. 2,280,257 e in ciascun anno progrediscono.

Confrontando queste indicazioni statistiche si scorge che la differenza a profitto del porto di Marsiglia è rappresentata da navi 4858 e da tonn. 2,982,329 per il movimento nautico, e da tonn. 984,252 di merci per quello commerciale.

Che se per quel che riguarda le importazioni si nota che queste ascendono per Genova ~~tuttora~~ a tonn. 425,216 più di quelle del porto di Marsiglia, e da aggiungersi che i 4,891,417 tonn. d'importazione totale del porto di Genova sono costituite per tonn. 2,493,980 dal carbon fossile, che viene avviato ai grandi centri industriali dell'Alta Italia, mentre quelle del porto rivale sono costituite da merci di assai maggior valore.

La *Marina mercantile italiana* soffermandosi a considerare specialmente la diminuita esportazione ritiene che il poco lieto stato di cose attuale sia esclusivamente dovuto alle eccessive spese di trasporto che le merci debbono sopportare per arrivarne dai centri di produzione al porto di Genova e domanda quindi che si stabiliscano tariffe ferroviarie ridotte per il trasporto di merci povere dal luogo di produzione al mare, tariffe basse e di favore per prodotti nazionali esportati ad opera delle linee sovvenzionate; tariffe combinate fra le ferrovie e le società di navigazione.

**

Anche il Console generale di Francia a Genova, signor De Clerq, in un suo rapporto sulla navigazione del porto di Genova nel 1903, fa un confronto col movimento marittimo di Marsiglia. Risulta da questo confronto che il movimento di Marsiglia continua ad essere superiore a quello di Genova, che la differenza in favore del gran porto francese si traduce in 4858 bastimenti, 2,982,329 tonnellate di stazza e 884,982 di merci. La differenza fra i due porti, che era diminuita nel 1902 a detrimento di Marsiglia, si è rialzata in suo profitto nel 1903.

Ricorda il signor De Clerq che nel 1903 fu installata l'amministrazione del Consorzio autonomo del porto di Genova e che il suo presidente, generale Canzio, ha preso vigorosamente in mano la direzione della nuova istituzione. Per sua cura, il funzionamento di tutti i servizi del porto, compreso il lavoro degli operai, è stato assoggettato ad un nuovo regolamento, atto a dare maggiore elasticità e maggiore risultato.

La pratica dell'arbitrato, largamente applicata nelle contestazioni del porto di Genova, ha già permesso di risolvere molti conflitti fra capitale e lavoro e se non si evitarono tutti gli scioperi, almeno ne furono ridotti al minimo i dannosi effetti. Sono allo studio progetti di ingrandimenti del porto mediante la costruzione di nuovi bacini in direzione di Sampierdarena, al disotto del faro, misura preparatoria all'assorbimento di Sampierdarena da parte di Genova, ed alla costruzione di un porto unico, immenso che abbraccerà le rive delle due città. In questi ultimi giorni il generale Canzio ha firmato coi rappresentanti del Governo una convenzione che autorizza il nuovo consorzio a contrarre un prestito di 60 milioni, da impiegarsi nei suddetti lavori.

Nel 1903 fu concessa la linea Ovada-Alessandria, diramazione della Genova-Ovada-Asti, e destinata a sgombrare le linee che uniscono Genova al Piemonte. Nel tempo stesso si lavora attivamente alla costruzione del nuovo deposito di vagoni a Campasso, sopra Sampierdarena, ed alla sua congiunzione diretta col porto. Infine è stata rimessa allo studio, per una rapida soluzione, la questione del traforo della collina di Carignano e del raccordo delle rive del Vecchio Molo con la stazione orientale, previsto dalla legge del 1897.

In pari tempo si studia la questione del traforo di un nuovo tunnel nell'Appennino, in direzione di Milano e pare che tutti gli interessati siano già riusciti a mettersi d'accordo per il tracciato.

Non potendo tutti i navigli accostarsi alle rive, nuove facilitazioni sono accordate al commercio, mediante la creazione di nuove calate, un centinaio delle quali fu recentemente aggiudicato. Si cerca d'impiantare a Genova una Borsa di vini sotto la direzione del sindacato dei viticoltori liguri, destinata a completare i servizi che rendono a questa parte del traffico i *docks* vinicoli già esistenti.

Si lavora insomma da tutte le parti con febbrile attività. Sorpassare Marsiglia è la grande preoccupazione del commercio genovese. Da parecchi anni la cifra della ognor crescente importazione dei carboni e delle merci sbarcate a Genova sorpassa quella di Marsiglia; quest'ultima non mantiene la propria superiorità che grazie all'esportazione.

ANCORA AUTOMOTRICI FERROVIARIE

Nel *Monitore* del 7 corrente abbiamo ragguagliato i lettori sull'uso di automotrici di sistemi diversi, adottati da talune Società ferroviarie inglesi.

Segnaliamo ora un nuovo tipo di automotrici con motori a gas agenti sui motori elettrici, che sono state recentemente messe in esercizio dalla Società inglese « North Eastern Railway Company ».

Le automotrici elettriche ad accumulatori hanno i difetti che furono già segnalati, difetti che l'esperienza di questi ultimissimi tempi ha pienamente confermato; quelle che si alimentano da filo aereo, o da terza rotaia, esigono un impianto centrale di produzione dell'energia e speciali condizioni di traffico e di linea; quelle a gas risentono il difetto di questi motori, cioè di non adattarsi bene alle variazioni di resistenza della linea.

Il *Bollettino della Società degli Ingegneri Italiani* osserva che il campo delle automotrici resterebbe dunque limitato, nella maggioranza dei casi, a quelle a vapore. Il tentativo che segnaliamo tenderebbe appunto ad eliminare i difetti delle automotrici a gas e di quelle ad accumulatori, conservando il pregio che queste hanno in comune con le automotrici a vapore, di non richiedere, cioè, distribuzione continua di energia lungo la linea. Il motore a gas carica gli accumulatori, che funzionano da volano, dell'energia, e la forniscono ai motori, o anche da questi l'assorbono, a seconda delle esigenze della linea e del servizio. Il concetto è teoricamente giustissimo. Terremo informati i lettori dei risultati pratici, limitandoci ora ad attingere dall'*Engineering* i principali dati relativi a questo nuovo tipo di automotrici ferroviarie.

Le automotrici, di cui trattasi, sono lunghe m. 15.85 e hanno nell'interno la larghezza di m. 2.134; possono portare 52 passeggeri.

Un motore a petrolio da 80 cav. (al freno) aziona una dinamo compound ad eccitazione parzialmente separata, della potenza di 55 kilowatt, la quale fornisce la corrente a due motori elettrici montati sul carrello di testa.

Furono trovati inadatti i motori a petrolio verticali costruiti all'estero, e perciò sono state adottate macchine orizzontali di costruzione inglese, come lo è pure tutto il complesso elettrico. I cilindri hanno le seguenti dimensioni: diametro mm. 216, corsa mm. 254. La velocità normale è di 460 giri al minuto; ma può essere portata a 480.

Fra i particolari costruttivi è da notare un volano del diametro di 91 cm., interposto fra il motore a gas e la dinamo. Questa è facilmente ispezionabile.

L'eccitatrice è mossa con cinghia e puleggia, collocata sull'albero motore. Essa serve anche per provvedere alla illuminazione elettrica della carrozza (lampade da 16 candele-72 volt) per caricare una batteria di accumulatori (di 38 elementi della capacità di 120 amper-ore) collocata sotto la piattaforma del carro.

Gli accumulatori, indispensabile complemento di tal genere d'impianto, funzionano, come si è accennato, da re-

golatori della produzione e del consumo dell'energia, avendosi, durante la trazione, variazioni sensibilissime di carico.

Tutto questo macchinario è montato in uno scompartimento anteriore della vettura, lungo m. 4.04.

I *controller* sono del tipo usato nei tramways, e ve ne è uno ad ogni estremità dell'automotrice. All'atto della partenza la macchina è avviata dalla dinamo, che agisce da motore, ricevendo la corrente dagli accumulatori.

Per piccole velocità i motori si mettono in serie e per velocità maggiori in parallelo. Togliendo resistenze dal circuito eccitatore, la tensione si eleva a 530 volt e si può ottenere la velocità di 58 km. all'ora.

La carrozza è fornita di freni elettromagnetici agenti sulle ruote ed a scarpa. Essa è a corridoio centrale con sedili rovesciabili, ed è, in complesso, ben fornita. Il suo peso totale è di 35 tonn. In 10 minuti è pronta a partire, compreso in questo anche il tempo per il rifornimento d'acqua e petrolio necessario al funzionamento d'una intera giornata.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Trafo del Sempione.

Una nuova difficoltà è sorta sul versante di Briga ad intralciare l'andamento dei lavori di questa lunga galleria.

Come i nostri lettori ricorderanno l'attacco di Briga, dopo aver superato senza gravi difficoltà il punto culminante del Tunnel, procedeva da parecchi mesi in contropendenza per congiungersi con quello d'Iselle, il quale trovavasi in ritardo di circa 2 km., ritardo dovuto alla cattiva qualità della roccia attraversata e alle copiose infiltrazioni di acqua.

L'attacco di Briga che, come dicemmo, sino al punto culminante, situato a circa metà lunghezza della galleria, aveva proceduto regolarmente secondo le previsioni, appena arrivato in contropendenza venne ostacolato da potenti sorgenti termali (50°) che resero necessario un impianto di pompe d'estrazione e di apparecchi di refrigerazione dell'aria. Detto impianto richiese 3 mesi di tempo, cosicchè la perforazione meccanica venne ripresa il 22 marzo u. s. alla progressiva 10,150. Quand'ecco che il giorno 18 c. una nuova sorgente termale venne a fermare nuovamente l'avanzata alla progressiva 10,382. Davanti a questo nuovo ostacolo che richiederebbe un nuovo impianto meccanico per l'estrazione delle acque e per la refrigerazione dell'aria, l'Impresa decise di sospendere la perforazione meccanica sul versante svizzero e di continuarla solo dall'attacco di Iselle che trovavasi al giorno 23 corr. alla progressiva 8516.

Siccome la galleria è lunga 19,760 m., restavano quindi ancora da forare, dal 18 corr., m. 862, che richiederanno 6 mesi di tempo.

Cosicchè il Tunnel del Sempione non potrà essere aperto all'esercizio prima del mese di aprile o maggio 1905.

Fortunatamente sul nostro versante le condizioni della roccia si mantengono abbastanza buone e permettono di forzare il lavoro con la massima lena. In questo mese si avrà una media giornaliera di circa 6 m.

Noi felicitiamo l'Impresa che, non scoraggiata da molteplici contrarietà, dimostra una non comune energia ed avvedutezza di propositi a cui particolarmente si dovrà il compimento di un'opera di tanta importanza.

La direttissima Bologna-Firenze.

La Commissione presieduta dal sen. Colombo con l'incarico di studiare i mezzi più opportuni di risolvere il problema di una comunicazione ferroviaria direttissima fra Bologna e Firenze, esaminando anche la convenienza, sotto ogni aspetto, di adottare la trazione elettrica sulla esistente linea Porrettana, sta compiendo il suo lavoro e potrà riferire al Ministro dei Lavori Pubblici entro il prossimo mese di giugno.

La consegna delle ferrovie.

Si è radunata al Ministero dei LL. PP. una Commissione composta dei funzionari delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, e dell'Ispettorato governativo, presieduta dal comm. V. Longhi, per intendersi circa al modo di effettuare, allo scadere delle Convenzioni, la consegna delle linee, del materiale, e soprattutto per quanto riguarda la questione delle Casse di aumento patrimoniale, e di riserva per forze maggiori.

Le ferrovie complementari calabresi.

Giovedì scorso i deputati della provincia di Cosenza, onorevoli Spada, D'Alife, Barracco, Compagna, Giunti e De Seta, hanno conferito lungamente prima con l'onorevole Giolitti e poi con l'onorevole Tedesco in rapporto alle ferrovie complementari calabresi.

Da entrambi hanno avuto l'assicurazione che prestissimo saranno completati in campagna gli studi già iniziati al tavolo per tutte le tre linee.

Gli appalti di lavori pubblici.

È stata pubblicata la legge 12 maggio 1904, n. 178, che modifica l'art. 4 dell'altra legge 11 luglio 1889, n. 6216, riguardante gli appalti di lavori pubblici a Società cooperative di produzione e lavoro.

Con la nuova legge è data facoltà di stipulare a licitazione o a trattativa privata contratti per appalti di lavori di costruzione e di manutenzione di forniture e di servizi pubblici con Associazioni cooperative di produzione e lavoro legalmente costituite fra operai, o con Cooperative agricole di produzione pure legalmente costituite tra piccoli proprietari, purchè il relativo importo non superi le L. 200,000. La cauzione da pagarsi poi a lavoro compiuto e collaudato verrà costituita mediante ritenuta del 10 0/0 dell'importo delle rate di acconto, i cui pagamenti saranno fatti in proporzione delle opere eseguite, emettendosi per essi mandati di anticipazione colle stesse norme delle spese da farsi ad economia.

La Commissione per gl'istituti di previdenza.

Con recente Decreto Reale venne autorizzato un prelievo di L. 20,000 dal fondo delle « spese imprevedute » per le spese della Commissione istituita con Decreto Reale 8 aprile 1900, n. 137, in dipendenza della legge 29 marzo 1900, ed incaricata della valutazione e del riparto del disavanzo degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

I biglietti chilometrici.

Nella seduta di avant'ieri della Camera, il Sotto-Segretario di Stato per i lavori pubblici ha risposto ad un'interrogazione su « quali difficoltà si oppongano ad autorizzare le Società ferroviarie ad emettere per ciascuna Rete biglietti chilometrici di circolazione ».

Il Sotto-Segretario di Stato disse che, premesso che le Società ferroviarie non hanno fatto domanda di essere autorizzate all'emissione di questi biglietti, ha rilevato che esiste nel pubblico il desiderio che sia fatta tale emissione. Ma ad essa si oppongono difficoltà contabili non lievi, ad ovviare alle quali Ministero e Società continuano negli studi iniziati per tenerne conto quando si risolverà il problema ferroviario. Ha osservato infine che nelle ferrovie svizzere i biglietti di abbonamento chilometrici sono stati sospesi perchè non avevano fatto buona prova.

><

L'esercizio privato e l'esercizio di Stato in Svizzera.

Nel precedente numero abbiamo indicato che i prodotti delle Ferrovie federali furono nell'anno scorso di 110,268,599 fr. contro 108,636,962 nell'anno 1902 e le spese di 67,813,452 franchi, in aumento di 5,608,738 fr.

L'eccedenza dei prodotti per il 1903 ammonta a 42,455,147 franchi, in diminuzione di circa 4,000,000 di franchi, cioè del 9 0/10 sull'anno precedente.

Invece il *Gottardo*, Compagnia privata, ha incassato 23,003,766 fr. contro 21,344,225 fr. nel 1902; la sua eccedenza di prodotto è dunque di 10,503,717 franchi contro 10,026,675 franchi, cioè un risultato più favorevole di circa 500,000 franchi, ossia del 5 0/10.

><

Ferrovia Livorno-Vado.

Il Consiglio di Stato ha emesso il parere che è necessaria la presentazione di un progetto di legge per accordare il sussidio chilometrico alla ferrovia Livorno-Vado.

Ciò occasionerà un ritardo alla costruzione di questa linea.

><

I progetti ferroviari del Ministero.

La Commissione per il riordinamento ferroviario ha ripreso ieri i suoi lavori, presieduta dall'on. Boselli, presenti tutti i suoi membri.

Esprese il voto che nel disegno di legge per l'esercizio di Stato, si renda il controllo contabile e finanziario, con responsabilità diretta e personale, assolutamente indipendente.

Intraprese poscia la discussione dell'altro progetto sul sindacato, sorveglianza e contabilità delle ferrovie concesse all'industria privata, alla quale presero parte tutti i commissari.

La Commissione volle chiarita l'applicabilità delle norme che verranno stabilite anche alle Società concessionarie di solo esercizio.

Ha trattato poi la questione se convenga d'includere, nel progetto in esame, disposizioni atte a regolare i rapporti e la liquidazione tra lo Stato e le Società attualmente esercenti alla scadenza delle Convenzioni.

><

I bilanci della Mediterranea.

Alcuni giornali hanno pubblicato che la Commissione governativa incaricata del Sindacato sui bilanci delle tre grandi Reti ferroviarie ha presentata la sua Relazione per la Società Mediterranea, concludendo che questa debba rifondere allo Stato alcuni milioni per aver essa distribuito gli utili delle costruzioni in diversi bilanci annuali anzichè cumularli all'esercizio in cui le costruzioni vennero compiute.

Da quanto ci consta, alla Società non sarebbero state fatte comunicazioni di sorta in argomento nè dalla Commissione, che da tempo ha finita l'ispezione, nè dal Go-

verno. D'altra parte poi è notorio che la questione venne affacciata dal Governo anni sono, ma, come risulta da dichiarazioni e pubblicazioni fatte dalla Mediterranea, questa ha contestato il fondamento della pretesa. In questa condizione di cose ci pare molto azzardato che si parli di rifusione che la Società debba fare e di sottrazione di utili a danno dello Stato, tanto più che nulla nascondono i bilanci annuali circa l'esistenza di utili delle costruzioni.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Facilitazioni per la stagione balneare).

Ci informano da Firenze che l'Adriatica durante la imminente stagione balneare ripristinerà sulle proprie linee tutte le facilitazioni che erano in vigore lo scorso anno, tanto per le stazioni balneari dell'Adriatico, quanto per le Terme di Montecatini.

Pertanto dal 1° giugno al 30 settembre le stazioni di Bergamo, Brescia ed Agenzia, Cremona, Lecco, Lodi, Mantova, Milano ed Agenzia galleria Vittorio Emanuele, Monza, Parma, Pavia, Piacenza, Roma ed Agenzie, Venezia ed Agenzie, distribuiranno nei Bagni di Montecatini speciali biglietti di andata e ritorno a prezzi ridotti, valevoli per 20 giorni.

Per quanto riguarda i viaggi al mare, le stazioni di Bergamo, Firenze, Lecco, Lodi, Milano, Monza, Parma, Pavia, Piacenza, Roma e Venezia distribuiranno a partire dal 15 giugno per le destinazioni di Rimini, Riccione, Cattolica, Pesaro, Fano, Sinigallia, Livorno, Falconara, Ancona, San Benedetto del Tronto, Castellamare Adriatico, Francavilla, Ortona a mare, Porto San Giorgio e Venezia speciali biglietti di andata e ritorno a prezzi ridotti valevoli per 20 giorni, come quelli anzidetti per Montecatini.

Per meglio favorire i viaggi di cui trattasi, si è stabilito di assegnare ai biglietti con validità di 20 giorni, tanto per le località balneari che per Montecatini, la facoltà delle fermate intermedie nei limiti fissati dall'allegato n. 7 alle tariffe.

Anche in quest'anno, le stazioni che ne fruibono lo scorso anno distribuiranno biglietti di andata e ritorno per le destinazioni di Ancona, Bellaria, Cattolica, San Giovanni, Cervia, Cesenatico, Falconara Marittima, Fano, Gallipoli, Pesaro, Riccione, Rimini, Sinigallia, Termoli e Viterba con validità di quattro giorni.

Godranno anche della validità di quattro giorni le medesime stazioni che la fruibono lo scorso anno per le destinazioni di Ancona, Castellamare Adriatico, Cattolica, San Giovanni, Cervia, Cesenatico, Falconara Marittima, Fano, Gallipoli, Giulianova, Otranto, Pesaro, Pescara, Porto Civitanova, Ravenna, Riccione, Rimini, Sinigallia, San Benedetto del Tronto, Termoli.

Biglietti speciali di andata e ritorno saranno istituiti fra Porretta-Firenze S. M. N. in conformità di quanto si è praticato nel 1903.

><

Ferrovie Secondarie della Sardegna.

(Trasporti di prodotti di caseificio).

Ci giunge da Cagliari notizia che la Società delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, all'intento di agevolare i trasporti del formaggio fresco e della ricotta sulle linee da essa esercitate, e ciò in vista dell'avvenuto impianto di nuovi caseifici che hanno sensibilmente aumentata la produzione di quei prodotti, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per approvazione, una proposta tendente a facilitare i trasporti medesimi.

Considerato che trattasi di merce facilmente deperi-

bile, la Società anzidetta ha creduto che una facilitazione che potrebbe giovare all'uopo sarebbe quella di accelerarne il trasporto e la resa senza alcun aggravio di spesa. E perciò la sua proposta consiste appunto nell'applicazione dei prezzi della 3^a classe della tariffa generale, che compete a tali trasporti; ma coi medesimi termini di resa dei colli di piccolo peso. In sostanza la merce pagherebbe in base alla tariffa della piccola velocità e viaggerebbe come se si trattasse di spedizione a grande velocità. Però in compenso le Ditte spediatrici dovrebbero assumere l'impegno di un traffico minimo annuale di 600 tonnellate complessivamente e rinunciare agli indennizzi che sarebbero loro dovuti nei casi di avarie, ammanchi, ecc.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Riduzione dei prezzi di trasporto della sansa).

Ci informano da Palermo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, al fine di agevolare l'importazione dalla Sicilia della sansa vergine, nonché l'industria dell'estrazione degli oli al solfuro ricavati dalla sansa, al quale scopo sono stati impiantati nell'Isola parecchi stabilimenti, ha riconosciuta l'opportunità di ridurre nei limiti del possibile i prezzi di trasporto di detta merce, assecondando così i voti e le aspirazioni che le furono manifestate da diversi industriali ed esportatori e dalle più importanti rappresentanze commerciali della Sicilia.

E ritenuto che la sansa vergine non fu considerata nel novero delle merci ammesse a godere dei prezzi delle tariffe eccezionali, la prefata Direzione Generale, a nome e per conto della ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) ha presentato regolare proposta al Ministero dei Lavori Pubblici per trasformare la tariffa locale interna n. 201, che era stata istituita per agevolare l'esportazione della sansa dai soli porti di Siracusa e di Licata, estendendone l'applicazione alle spedizioni in partenza da tutte le stazioni delle Reti Sicula e Sicula-Occidentale ed in arrivo ai punti di esportazione e dove sorgono stabilimenti per l'estrazione dell'olio al solfuro.

><

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

(Ferrovie).

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzata la provvista di 150 carri coperti per trasporti di derrate alimentari, in aumento della dotazione della Società Sicula, per la complessiva spesa di L. 1,282,000.

Lavori ferroviari diversi, per L. 274,092.

(Opere pubbliche).

Il detto Ministro ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare complessivo di oltre lire 2,350,000.

Ricostruzione del ponte in muratura sul torrente Padrongianu e sistemazione delle relative rampe d'accesso (Sassari), L. 446,000.

Costruzione del tratto dell'abitato di Vastogirardi (casa Garibaldi), alla sella Valle Ruberta, della strada provinciale n. 70 (Campobasso), L. 231,200.

Sistemazione del tratto della comunale di Roccamandolfi, presso il ponticello n. 10 alla nazionale 52, della strada provinciale n. 75 (Campobasso), L. 54,000.

Consolidamento di frana presso il km. 21, lungo la strada nazionale n. 63 da Soveria Mannelli a Nicastro (Catanzaro), L. 25,000.

Urgenti lavori di difesa contro i danni prodotti dalle corrosioni del fiume Trebbia, nel tratto della strada nazionale n. 36, compreso fra Genova e Piacenza in località Ripe di Roncaiolo, Comune di Coli (Piacenza), L. 38,580.

Costruzione di opere di consolidamento del canale diversivo delle acque torbide del Volturno, occorrenti alla colmata della campagna Vicana (Caserta), L. 195,000.

Mantenimento della via ripuaria dell'alveo dei Camaldoli, dalla provinciale Campana a Varcaturò, nella bonifica del bacino inferiore del Volturno (Napoli), L. 75,000.

Ripristino delle opere costruite per la canalizzazione del 2° tronco nel tratto fra il casale delle Vignole ed il partitore di Capo Due Rami (Roma), L. 70,000.

Lavori stradali ed idraulici diversi in provincia di Reggio Emilia, L. 67,900.

Lavori diversi nelle provincie di Belluno, Campobasso, Catania, Cosenza, Cuneo, Firenze, Grosseto, Novara, Palermo, Parma, Piacenza, Ravenna, Salerno, Udine e Vicenza, L. 142,433.

Manutenzione delle opere d'arte del porto di Barletta durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 (Bari), L. 289,200.

Manutenzione ed illuminazione dei fari e fanali del litorale della provincia di Trapani, durante il biennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, L. 81,600.

Lavori nei porti di Ancona, Cesenatico, Fano, Livorno e Rimini, L. 36,232.

Ultimazione delle arginature e svasamento del Canale S. Caterina da Pra alla località Cancellò, nei Comuni di Este, Carceri e Vighizzolo (Padova), L. 155,800.

Costruzione di ponticelli in legname nel fosso collettore della bonifica di destra del primo diversivo di Ombrone (Grosseto), L. 20,200.

Difesa della ferrovia ed escavazione subacquea nel tratto antistante alle banchine in muratura nel Porto di Villa San Giovanni (Reggio Calabria), L. 58,100.

Escavazione di alcuni canali animatori del Porto Canale Corsini (Ravenna), L. 46,000.

Lavori stradali nelle provincie di Caserta e di Cagliari, L. 18,000.

><

Anticipate esecuzioni di opere di bonifica.

Con Decreto Reale, promosso dal Ministro dei Lavori Pubblici, è stata autorizzata l'anticipata esecuzione delle seguenti opere di bonifica per la complessiva somma di L. 3,500,000, così ripartita:

1. Bonifica dell'alluvione di Gera nel piano di Spagna in provincia di Sondrio, L. 160,000;

2. Compimento dei lavori di terra del primo tronco del canale a destra di Reno per la bonifica della bassa pianura ravennate, in provincia di Ravenna, L. 340,000;

3. Lavori di sistemazione di canali ed argini nella bonifica dell'Agro romano, in provincia di Roma, lire 200,000;

4. Laghi Alimini-Fontanelle, L. 150,000;

5. Bonifica del bacino dei fiumi Coriglianeto e Cicconi in provincia di Cosenza, L. 1,060,000;

6. Sistemazione della parte valliva del torrente Bagni, compresa nella seconda zona della bonifica dei laghi e terreni paludosi tra Capo Suvero e la foce dell'Angitola, in provincia di Catanzaro, L. 440,000;

7. Bonifica della seconda zona dei laghi e terreni paludosi tra Capo Suvero e la foce dell'Angitola, nella parte compresa tra Rio Grazia ed il fiume Amato in provincia di Catanzaro, L. 950,000;

8. Piano di Catania, in provincia di Catania, lire 200,000.

Per effetto dell'art. 5 della legge 28 dicembre 1902 e dei R. Decreti 3 maggio, 14 giugno e 23 ottobre 1903 e 21 gennaio 1904, furono ordinate anticipazioni per L. 21,500,000, delle quali L. 17,120,000 per opere nel Mezzogiorno, e L. 4,280,000 per opere nelle altre provincie d'Italia, sicchè restavano ad esaurimento del fondo di L. 25,000,000, di cui nella stessa legge 28 dicembre 1902, altre L. 3,500,000, da ripartirsi per lire 2,800,000 per opere nel Mezzogiorno e L. 700,000 nelle altre provincie del Regno; ed a ciò si è provveduto coll'anzidetto Reale Decreto.

><

Le opere stradali.

Con sua recente circolare, indirizzata ai signori Presidenti delle Deputazioni provinciali ed ai signori Ingegneri-Capi del Genio Civile, il Ministro dei Lavori Pubblici ha osservato che le Amministrazioni provinciali che hanno assunto la diretta esecuzione di opere stradali contemplate nell'elenco III della tabella B della legge 23 luglio 1881, n. 333, non curano sempre di ottenere la preventiva autorizzazione ministeriale per lavori addizionali di qualunque natura o per le modificazioni che durante lo svolgimento degli appalti occorre portare ai contratti, debitamente approvati.

E poichè da ciò consegue che il Ministero si trovi costretto, in osservanza agli articoli 15 e 16 del Regolamento 20 marzo 1884 per l'attuazione della citata legge, di negare il contributo nella corrispondente spesa, così il prelodato signor Ministro, ad evitare i danni che possono derivare alle provincie da siffatto inconveniente, che nonostante il danno già subito da talune provincie non accenna a sparire, ha richiamato sulle gravi sue conseguenze l'attenzione delle Amministrazioni provinciali, avvertendole che è fermo proposito del Ministero di rifiutare in qualsiasi caso, come è suo dovere, sanatorie pel fatto compiuto.

><

Biglietti di andata e ritorno.

L'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Ariano di Puglia per quella di Foggia.

><

I recipienti per trasporto vino.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta presentata dall'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea e della Sicula, in conformità della quale, e sotto l'osservanza di determinate condizioni di quantitativo di traffico e di percorrenza, ai recipienti che servono ai trasporti del vino comune, del mosto e dell'uva pigiata, in base alla tariffa N. 1055, spediti a piccola velocità a prender carico o di ritorno, sarà applicato il prezzo di L. 0.103 per chilometro e per vagone di qualunque portata, non superiore alle 12 tonnellate.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

In materia di *edilità*, il Consiglio di Stato ha espresso il parere che il ricorso del Comune di Polcenigo contro un decreto del Prefetto di Udine, che annullava una deliberazione della Giunta Municipale intesa a ripartire la spesa occorsa per la numerazione delle case fra i proprietari delle case, debba essere respinto, imperocchè « non può imporsi a carico dei proprietari la spesa per la nu-

merazione delle case, ma essa deve sopportarsi dai Comuni ».

— In materia di *espropriazione per utilità pubblica*, il Consiglio di Stato ha emesso il seguente parere:

« Non si può mettere in dubbio che sia di pubblica utilità la costruzione di un campo di tiro a segno in un determinato Comune, solo perchè in un Comune finitimo esiste altro poligono, al quale però non sarebbe possibile recarsi senza percorrere, con disagio, un lungo cammino.

« Per raggiungere lo scopo voluto dalla legge, non è indispensabile che nella domanda per ottenere la dichiarazione di pubblica utilità o nella relazione sommaria che l'accompagna, sia indicato il termine entro il quale si debbano iniziare e compiere i lavori; ma basta che detto termine venga stabilito nel decreto col quale si pronuncia la dichiarazione di pubblica utilità ».

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma ha sentenza quanto in appresso, in materia di *polizia stradale* e di costruzione e manutenzione delle strade pubbliche:

1) In materia di *polizia stradale* la contravvenzione ad un Regolamento locale per piantagione abusiva sul suolo pubblico vien meno quando il sindaco esclude con lettera il reato, per avere l'imputato ottemperato agli ordini di ridurre in pristino ogni cosa. Infatti si deve presumere da ciò che sia intervenuto fra il reo e l'Amministrazione locale una composizione, per cui ogni addebito ed ogni colpa vengono ad essere tacitate.

2) La costruzione e la manutenzione delle strade pubbliche costituiscono atti d'impero dell'Autorità amministrativa; e perciò non è data ai privati azione in giudizio per ottenere il risarcimento dei danni loro derivati dalla cattiva costruzione o manutenzione delle strade stesse.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nelle adunanze tenutesi in Milano il 27 maggio dal Comitato e dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Società per gli olii minerali, di Genova, per fornitura di kg. 360,000 di petrolio raffinato, marca « Caucasica »;

Colla Società Italo-Americana pel petrolio, di Venezia, per fornitura di kg. 360,000 di petrolio come sopra, marca « Adriatica »;

Col Cotonificio di Cornigliano per fornitura di 150 mila chilogrammi di juta cardata per pulitura dei meccanismi;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C., di Torino, per fornitura di kg. 600,000 di ceppi di ghisa per freni di locomotive e veicoli;

Colla Ditta Ing. D. Torriani e C., di Sampierdarena, per fornitura di kg. 200,000 di ceppi di ghisa come sopra;

Colla Ditta B. M. Lyon, di Düsseldorf, per fornitura di ml. 3500 di velluto lana verde per addobbo compartimenti di prima classe;

Colla Ditta G. Avigdor e C., di Torino, per fornitura di ml. 3000 di velluto lana tigrato per addobbo compartimenti di seconda classe;

Colla Società Union des Gas, di Milano, per fornitura di tonn. 1960 di carbone coke gas;

Colla Ditta A. Rapetti e C., di Torino, per fornitura di tonn. 490 di carbone come sopra;

Colla Ditta Bauchiero Fortunato, di Torino, per fornitura di 10,000 bandiere da segnalamento;

Colla Vereinigte Königs und Lamahütte, di Königs-hütte, per fornitura di 10,000 aste con dischi per respingenti di carri;

Colla Ditta Francesco Galigani, di Pistoia, per fornitura di specchi, listelli e traverse per cancellate di legno;

Colla Ditta Andrea Bonardi, di Alessandria, per fornitura di specchi, listelli e traverse come sopra.

(Gara per lavori provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di costruzione dei muri di sostegno e delle cunette nelle trincee d'approccio della galleria di Mondovì sulla linea Cuneo-Mondovì. Delle sei Ditte ammesse alla gara, due hanno presentato offerta, e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Manfredo Brunetti, di Racconigi, che ha fatto il ribasso del 15.60 0/0.

> <

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti per lavori).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Nino Perotti, di San Rocco di Porto, per i lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Cadeo;

Camillo Barina, di Fiesse d'Artico, e Marino Zancan, di Padova, per la fornitura di 3000 metri cubi di ghiaia occorrente per il completamento della massicciata sulla linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

Giovanni Tonini, di Udine, per i lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Codroipo;

Luigi Munerato, di Lendinara, per i lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Costa;

Belisario Giacchetti, di Ancona, per la fornitura e posa in opera di materiali metallici occorrenti per il consolidamento e la sistemazione degli attacchi delle lungherine in legno dell'armamento sui viadotti metallici di San Stefano, Castellaneta e Palagianello e sulla travata in opera al ponte sul torrente Gennarino, rispettivamente ai km. 79.339, 82.000 e 84.882 della linea Bari-Taranto;

Ugo Cordara, di Bologna, per i lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Marano;

Luigi dell'Orso e C., di Foligno, per la fornitura e posa in opera dei materiali metallici occorrenti per le travate dei due sottovia nella stazione di Marano e per il reimpiego delle travate esistenti;

Fratelli Todeschini, di Lecco, per l'impianto del nuovo scalo merci a piccola velocità nella stazione di Lecco;

Ing. Augusto Mariani, di Roma, per i lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Montebotondo.

> <

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto del binario delle precedenze e di un'asta di manovra nella stazione di Albizzate, per L. 106,200, oltre il materiale metallico d'armamento.

Applicazione del braccio girevole per l'alimentazione delle locomotive al rifornitore della stazione di Chiavari, per L. 1200.

Aumento della potenzialità del rifornitore della stazione di Guinadi, per L. 8725.

RETE ADRIATICA:

Costruzione degli impianti del lavaggio e della disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Foggia, per L. 9100.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 567.417 della linea Bologna-Otranto, per L. 2300.

Consolidamento della scarpa destra della trincea al chilom. 54.425 della linea Benevento-Campobasso, per L. 1200, di cui L. 1100 per i lavori da appaltarsi.

Spostamento e applicazione degli apparecchi elettrici di controllo al segnale di protezione verso Terni della stazione di Rocca di Fondi, per L. 1740.

Applicazione degli apparecchi elettrici di controllo ai segnali a disco della stazione di Fasano, per L. 1245.

Impianto di due comunicazioni telefoniche nella stazione di Ferrara, per L. 1000.

Sistemazione degli scoli delle acque sul piazzale esterno della stazione di Gallipoli, per L. 6300.

Fornitura di acqua potabile alla stazione di Pole Piobico, approfondendone il pozzo, per L. 700.

Rafforzamento col modello RA-36 S, di alcuni tratti di binario della linea Orte-Falconara, per il complessivo sviluppo di metri 13,397, per L. 23,800, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE SICULA:

Primo risanamento e completamento della massicciata sulle linee litoranee della Rete, per L. 157,850.

Riparazione dei guasti arrecati da piene al ponticello di metri 4 di luce al km. 209.838 sul torrente Zappulla fra le stazioni di Gerbini e di Sferro, sulla linea Caldare-Bicocca, per L. 8600.

> <

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di suonerie elettriche di controllo al disco, verso Bari, della stazione di Palagiano-Mottola, per L. 700.

Rifacimento di m. 852 di binario di corsa in ferro fra i km. 8.841 e 9.693 della linea Palazzolo-Paratico, per L. 6650.

Rifacimento in acciaio di due deviatori in ferro e di m. 57 di binario nella stazione di Bergamo, per L. 1800.

Adozione del nuovo armamento modello RA-48 sul tronco Pistoia-Porretta, per L. 100,000.

RETE MEDITERRANEA:

Maggiori lavori e varianti al progetto di riduzione alla sagoma normale della galleria di Ciampino fra i chilometri 16.862 e 17.147 della linea Ciampino-Frascati, per L. 27,000.

> <

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 27 maggio 1904).

Progetto per la sistemazione del torrente Linera presso la stazione di Mangano sulla linea Messina-Siracusa.

Domanda di compensi dell'Impresa Rifelli assuntrice dei lavori di sistemazione e di consolidamento della trincea al km. 2.280 della linea Benevento-Campobasso.

Proposta di transazione della causa coll'Impresa Colletta per vertenze sui compensi relativi a diversi lavori eseguiti lungo le linee Taranto-Reggio e Sibari-Cosenza.

Progetto per la ricostruzione del ponte Fiasco sulla linea Taranto-Reggio.

Domanda dell'Impresa Insera per il condono della multa inflittale per ritardata ultimazione dei lavori di sistemazione dei dormitori del personale di macchina nelle stazioni di Giardini, Messina, Rometta e S. Agata.

Domanda della Ditta Carminati, Toselli e C. per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di bagagliai per la Rete Mediterranea.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Arzelà, assuntrice dei lavori di riparazione delle gallerie Groppo S. Giovanni, Maccagno e De Martini sulla linea Parma-Spezia.

Proposta per la concessione di un compenso e del condono della multa all'Impresa Sanguinetti, assuntrice dei lavori di costruzione di un antemurale a difesa del muro di sostegno a mare nella stazione di Bonassola.

Modificazioni ai regolamenti d'esercizio per le strade ferrate secondarie meridionali.

Proposta per la concessione di un compenso ed il condono della multa all'Impresa Nervegna in dipendenza di alcuni lavori eseguiti per l'ampliamento della stazione di Bussi.

Convenzione col Comune di Asti per la costruzione di un muro di cinta a distanza ridotta dalla ferrovia Castagnole-Asti-Mortara.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Tognazzi in dipendenza dei lavori di consolidamento di un muro a difesa contro le piene del torrente Cancellò sulla linea S. Eufemia-Catanzaro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Linee d'accesso al Sempione. — Il tronco Domodossola-Iselle è in corso d'armamento, e fra pochi mesi tanto le numerose gallerie, come le stazioni, i caselli e le altre opere d'arte, saranno ultimate su tutto il percorso.

Anche sulla linea Domodossola-Arona fervono i lavori di finimento delle opere murarie, essendo pressochè ultimate quelle per l'erezione degli imponenti terrapieni. La linea sarà certamente armata entro il corrente anno.

La Ditta Fratelli Battaini e Comp., assuntrice della costruzione della stazione internazionale a Domodossola con lodevole energia prosegue i lavori.

La stazione provvisoria in mattonata e legno è ultimata ed a giorni sostituirà l'attuale stazione, il cui fabbricato verrà interamente demolito.

La durata dei lavori, secondo il contratto, è di 24 mesi, ma, data l'attività dell'Impresa e lo spiegamento dei lavori stessi, si prevede che la nuova stazione coi fabbricati annessi sarà ultimata prima dell'epoca fissata, ad onta dei gravi ritardi frapposti dal Governo nell'approvazione del progetto.

La stazione di Briga, invece, che per importanza eguaglia quella di Domodossola, è già interamente allestita.

Ferrovia Garesio al Mare. — Si tenne ad Oneglia un importante comizio a favore della ferrovia da Garesio al mare. Intervenero, fra gli altri, i deputati, i rappresentanti della Provincia, dei Comuni ed Enti della regione interessata. Parlarono il sindaco di Ceva, l'ingegnere Carpi, i deputati Calleri, Berio, Nuvoloni, il sindaco di Porto Maurizio ed altri notabili personaggi, tutti applauditi.

Quindi si è votato ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'assemblea, ritenuto che la progettata linea Breglio-Ventimiglia, non imposta da alcuna legge, non risponde a nessuno degli interessi del Piemonte e della Liguria Oc-

cidentale; ritenuto che la sola linea Garesio-Oneglia-Portomaurizio è quella che risolve la questione delle comunicazioni ferroviarie tra il Piemonte e la Liguria Occidentale, fa voti che, abbandonata la Breglio-Ventimiglia, sia senz'altro costruita la Garesio-Oneglia, dando mandato ai proprii rappresentanti di propugnare nella Camera e nel Senato quest'ordine d'idee ».

— I deputati Berio, Nuvoloni, Giaccone, Calleri, Falletti e Currone hanno presentato alla Camera la seguente interpellanza:

« Per sapere quali siano le intenzioni del Governo di fronte al desiderio ed ai voti della Liguria occidentale e del Piemonte, reclamanti vivamente e persistentemente la costruzione della linea ferroviaria Garesio-Oneglia-Portomaurizio, come più corrispondente al bisogno di quelle popolazioni e nel tempo stesso di maggior interesse nazionale ».

Ferrovia Belluno-Cadore. — Pubblichiamo il seguente comunicato da Pieve di Cadore, 22 maggio:

Il comitato esecutivo della ferrovia Belluno-Cadore riafferma pubblicamente che la propria azione già svolta e da svolgersi, fu e resterà aliena da ogni considerazione e preoccupazione politica, per modo che nessun partito possa volgere a proprio vantaggio nè quanto è stato fatto finora, nè quanto il comitato farà per adempiere all'incarico avuto, di cui riconosce l'importanza e il preminente carattere di utilità generale.

Inoltre il comitato ha sempre tenuto e terrà sempre presente l'incarico avuto fino dall'inizio dell'attuale movimento per la ferrovia, e cioè di studiare seriamente i vari modi di collegare il Cadore con la stazione ferroviaria di Belluno coi migliori mezzi meccanici possibili, cominciando da una ferrovia di tipo a scartamento normale e procedendo per eliminazione a studiare una ferrovia economica prima a scartamento normale e quindi a scartamento ridotto, e poi anche una tramvia se nessuna delle altre migliori soluzioni saranno riconosciute adatte od attuabili in relazione ai bisogni ed ai mezzi economici disponibili.

Ligio a tali criteri, il comitato propose di far eseguire il progetto per una ferrovia economica a scartamento normale, modificabile in ferrovia a scartamento ridotto, perchè ha riconosciuto la possibilità e la convenienza di una di queste due soluzioni, dopo averne esposte le ragioni alle rappresentanze dei Comuni interessati ed averne raccolta dalla grandissima maggioranza la spontanea e fervida adesione.

Con tali propositi il comitato ha proseguito e proseguirà senza preconcetti di sorta sulla via indicatagli dalle numerose deliberazioni dei Comuni interessati, confidando che la sua opera sarà sorretta dall'appoggio e dal consiglio di quanti s'interessano al conseguimento delle legittime aspirazioni di questa regione, per modo ch'esse siano tradotte ben presto in fatto compiuto.

Ferrovia Monza-Besana-Moltene-Oggiono. — Il Consiglio di Stato, cui venne nuovamente sottoposta dal Ministero dei Lavori Pubblici, dopo il parere favorevole della Commissione consultiva, la pratica relativa alla costruzione di detta ferrovia, ha emesso voto favorevole alla concessione della medesima al consorzio dei Comuni colla sovvenzione da parte dello Stato di L. 6000 al chilometro per 70 anni.

Con ciò si possono ritenere ormai compiute le pratiche preliminari e assicurata la costruzione di questa linea già da tanto tempo reclamata.

Direttissima Milano-Crema. — Alla Camera di Commercio di Milano si riunì il Comitato per la ferrovia direttissima Milano-Crema (per Paullo e Pandino), al fine di prendere una deliberazione intorno al programma della futura azione in favore della ferrovia stessa, sia da parte del comitato, sia dei corpi morali interessati.

All'adunanza, presieduta dal comm. Terni, intervennero, coi membri del comitato, il senatore Sanseverino, l'ing. Antonio Castiglione per la Deputazione provinciale di Mi-

lano, il dottor Giulio Capredoni per la Deputazione provinciale di Cremona, l'avv. Giovanni Capredoni pel Comune di Crema, nonché numerosi rappresentanti dei Comuni interessati.

Dopo una lunga discussione sopra le proposte fatte dalla presidenza, circa l'azione futura a favore della vagheggiata linea direttissima, e svolte in una relazione in precedenza distribuita, il comitato votò all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'adunanza, preso atto ed approvando la relazione del presidente sulla futura azione a favore della ferrovia direttissima Milano-Crema, esprime il voto che i corpi morali interessati — Province e Comuni — prendano parte attiva nel promuovere finanziariamente e moralmente la vagheggiata linea Milano-Crema; interessa le amministrazioni provinciali di Milano e di Cremona e il Comune di Milano perchè presentino al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di massima allestito dal comitato, onde se ne tenga conto nel piano di riforma degli accessi ferroviari di Milano che si sta attualmente studiando, e affinché si pronuncino, circa al suo concetto, in ordine all'interesse generale, la Commissione ministeriale recentemente istituita per l'esame preliminare dei nuovi progetti ferroviari; fa infine voti perchè, ove sia ritenuto vantaggioso, i suaccennati enti amministrativi presentino al Governo la domanda per ottenere la concessione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Milano-Crema ».

Ferrovia Vignola-Pavullo. — Il Consiglio provinciale di Modena, su proposta dell'on. Gallini, ha approvato nell'ultima sua seduta una prima sovvenzione di due mila lire per gli studi della Vignola-Pavullo. Tale deliberazione, venendo a riconfermare e a riconoscere l'assoluta convenienza di tale tracciato, come l'unico che possa soddisfare ai bisogni del Frignano, perchè breve e di poca spesa, ha fatto a Vignola ottima impressione. Presto gli ingegneri Landini di Bologna e Pozzi di Modena inizieranno gli studi, aiutati anche in questi dall'appoggio vivissimo delle popolazioni finitime, che sperano in una sollecita attuazione di questo loro giusto e legittimo desiderio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 maggio 1904.* — Nella decade 11-20 maggio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascennero a L. 4,872,787, con un aumento di L. 466,246.54 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 maggio 1904 si ragguaglia a L. 150,874,005, presentando un aumento di L. 6,588,074.51 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 maggio 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascennero a L. 362,518, e presentano un aumento di L. 9365 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 maggio 1904 ammontano a L. 11,596,790, con un aumento di L. 494,846 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *I vagoni di terza classe illuminati ad elettricità.* — La Compagnia del Gottardo ha messo in circolazione dieci nuove vetture viaggiatori di terza classe, che presentano parecchie curiose particolarità. Sono provviste, fra l'altro, del sistema di illuminazione elettrica Kull: l'elettricità che le illumina è prodotta dal vagone stesso, per mezzo di una dinamo-generatrice posta sull'asse stesso del vagone. Affinchè l'illuminazione non subisca interruzione durante le fermate, degli accumulatori

si caricano durante la marcia ed alimentano le lampade quando le ruote non girano più. Gli accumulatori entrano in attività automaticamente per mezzo di un apparecchio ingegnoso. Queste vetture escono dalle officine della Schweiz Industrie-Gesellschaft, a Neubausen (Sciaffusa).

Ferrovia di Bagdad. — Da un Rapporto del Console britannico a Costantinopoli, pubblicato in questi giorni per cura del « Foreign Office », togliamo i particolari seguenti:

Il Rapporto stesso incomincia col riassumere le disposizioni finanziarie relative alla ferrovia. Per la prima sezione da Konie a Eregli, ossia circa 125 miglia, i di cui lavori sono già incominciati, la Compagnia riceve dal Governo turco, a titolo di garanzia delle spese di costruzione della linea, dei buoni rendendo l'interesse del 4 0/0 per un valore nominale di Ls. 2,160,000.

Tali buoni devono essere ammortizzati nello spazio di ottantotto anni, cioè al termine della concessione. Se gli incassi lordi annuali sorpassano una somma di Ls. 288 per miglia, somma che si calcola rappresentare le spese di esercizio, l'eccedenza sino alla concorrenza di Ls. 640 per miglia deve essere ritornata al Governo turco, e se sorpassa la cifra suindicata, l'eccedenza deve essere divisa tra il Governo turco e la Compagnia, nella proporzione del 60 per cento per il primo e 40 per cento per la seconda. Il servizio degli interessi pel prestito rappresenta circa Ls. 704 per mille, e se gli introiti della ferrovia non raggiungono questa cifra, il disavanzo sarebbe coperto destinando Ls. 106,000, garantite con rendite determinate.

Secondo il Rapporto, la costruzione della prima sezione della linea non presenta grandi difficoltà, e siccome d'altra parte l'esercizio sarà senza dubbio remuneratore, non vi ha da questo lato alcuna ragione di timore. Gli è, dice il documento, quando saranno costrutte e messe in esercizio le restanti 1375 miglia di ferrovia progettate che il Tesoro ottomano sarà minacciato.

Lasciando Eregli, la linea avrà, per esempio, da superare la catena del Taurus, ciò che è un'operazione difficile; essa penetrerà allora in un paese quasi selvaggio, ove la popolazione è molto rada. In queste condizioni gli incassi della ferrovia, dice il Console inglese, non basteranno per molti anni a coprire le spese d'esercizio.

La Turchia, secondo esso, è già imbarazzata per pagare i suoi funzionari e le sue truppe, oltre ad essere minacciata di aggravanti spese supplementari in Macedonia. Ove troverà essa il denaro necessario per la ferrovia?

L'autore del Rapporto non vede rimedio alla situazione che in una più stretta collaborazione della Commissione del Debito pubblico e del Governo turco, collaborazione che, secondo lui, si tradurrà in un aumento delle rendite destinate a questo debito.

Lo stesso Governo turco, del resto, è interessato direttamente a questo aumento dopo l'unificazione, poichè, in conformità agli accordi intervenuti, deve ricevere il 75 per cento sull'eccedenza delle dette rendite.

Relativamente alle obbligazioni da emettere dalla Compagnia della ferrovia di Bagdad, e che ammonteranno a Ls. 24,000,000, il Rapporto si esprime così:

« A meno che la Turchia non economizzi, o che essa non si crei nuove sorgenti di rendite, è difficile che essa possa garantire il prestito della ferrovia di Bagdad ».

Il documento segnala pure che la Commissione tecnica tedesca non osò indicare come media degli introiti lordi per tutta la linea la cifra di Ls. 222 per miglia, ossia Ls. 66 di meno che la somma approvata dal Governo Ottomano.

Tutte queste critiche non sembrano, dice il citato Rapporto, di natura tale da commuovere i gruppi francesi che si sono impegnati nell'impresa della ferrovia di Bagdad. E' possibilissimo, come ritiene il Console inglese a Costantinopoli, che le regioni attraversate dalla linea non siano sufficientemente ricche e popolate per dar luogo, fino dal principio ad un traffico locale importante. Ma avverrà sempre

lo stesso? E' permesso pensare di no, e tutto fa invece supporre che parallelamente all'opera della ferrovia sarà condotta quella di colonizzazione. Non bisogna neanche dimenticare che la linea di Bagdad è destinata a servire di mezzo rapido di comunicazione tra l'Europa e l'Estremo Oriente.

Ciò sembra essere sfuggito al Console d'Inghilterra a Costantinopoli. In concreto, forse l'opinione pessimista che esprime è semplicemente dettata dal fatto che i capitalisti del suo paese sono rimasti estranei all'impresa.

Notizie Diverse

Vendita di materiale tramviario. — La Società Romana Tramways-Omnibus pone in vendita i seguenti materiali:

Rotaie Phoenix in acciaio — id. id. in ferro a gola su legname — id. Decauville, fuori uso;

Rastrelliere in ferro per scuderie — Vetture di Tramways ed Omnibus a cavalli ed altri materiali, in buono stato.

Chi desidera farne acquisto potrà rivolgersi dalle 16 alle 19 alla Direzione della Società in piazza Grazioli, 5, palazzo Doria, per schiarimenti ed offerte.

Medaglia per il traforo del Sempione. — Il Consiglio federale svizzero domanda alle Camere federali un credito di fr. 3500 per la coniazione di una medaglia commemorativa del traforo del Sempione. Le spese per la coniazione di questa medaglia saranno sopportate in comune dall'Impresa del Sempione, dall'Amministrazione delle strade ferrate federali e dal Dipartimento delle ferrovie.

Treni speciali da Milano ad Anversa. — La Camera di Commercio italiana in Londra si occupa di migliorare le comunicazioni ferroviarie e marittime fra l'Italia e l'Inghilterra, specie in riguardo della importazione dei prodotti agricoli primaticci del Mezzogiorno d'Italia. A questo scopo ha richiamato l'attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici sulla necessità di attuare treni celeri speciali che da Milano vadano ad Anversa, con vagoni frigoriferi, destinati al trasporto delle derrate alimentari.

Nello stesso tempo ha aperto trattative con la *Great Eastern Railway Company*, la quale si è assunto l'incarico di condurre a termine tutte le pratiche relative con le consorelle società ferroviarie continentali e di predisporre l'organizzazione del servizio. L'attuale traffico fra l'Italia e l'Inghilterra per la via di Anversa è già sufficiente per la formazione di almeno tre treni settimanali; se si calcola che la linea Milano-Anversa-Londra potrà essere percorsa da treni merci in non più di 72 ore, appare evidente che il traffico aumenterà grandemente e che i treni celeri potranno essere quotidiani.

Il tunnel sotto la Manica. — Facendo seguito alle notizie pubblicate nel precedente numero aggiungiamo, secondo informazioni da Londra del 26 corr., che la Camera di commercio di Londra nella sua prossima seduta esprimerà il suo parere e darà il suo voto circa la costruzione del tunnel sotto la Manica.

Il signor Pelterau ha presentato alla Camera stessa un progetto tecnico-finanziario, già approvato dalla Camera di commercio di Parigi. Tale progetto contempla la spesa di 250 milioni da ripartirsi in otto anni. Il tunnel sarebbe terminato per il 1913 e potrebbero passarvi da 40 a 50 treni al giorno, con un utile netto superiore ai 12 milioni all'anno.

La Camera di commercio di Londra ha sottoposto il progetto all'esame di una Commissione tecnica, il cui rapporto sarà tra breve pubblicato.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Sotto-Direzione Genio Militare di Perugia (4 giugno, ore 11, unico definit. inc. e ad off. segr.). Appalto dell'ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Perugia dal 1° luglio p. v. al 30 giugno 1905 per L. 20,000. Dep. provv. L. 2000. Docum. fino al 31 maggio.

Municipio di Palermo (4 giugno, ore 11, off. segr.). — Appalto della manutenzione dei locali e arredi scolastici e costruzione di nuovi arredi bisognevoli alle scuole comunali e governative dal 1° agosto 1904 al 31 luglio 1908 per L. 60,000 per la manutenzione dei locali e L. 6000 per costruzione di arredi. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 1000.

R. Prefettura di Treviso (4 giugno, ore 10, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori urgenti di difesa alla sponda sinistra del fiume Piave di fronte all'abitato di S. Donà, tronco 10°, di m. 499.45 per complessive L. 131,000. Consegna lavori 150 giorni. Docum. fino al 27 maggio. Dep. provv. L. 8000.

Municipio di Milano (4 giugno, ore 14, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto delle opere e somministrazioni da muratore e movimenti di terra occorrenti per le tumulazioni, inumazioni, esumazioni e per l'ordinaria manutenzione dei viali e fabbricati nei Cimiteri di Milano, compreso quello di Musocco, durante il quinquennio del 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909 dell'ammontare di L. 35,000 per ogni anno. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 8000.

Sezione del Genio Militare di Gaeta (Caserta) (4 giugno, ore 10, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di sistemazione del 2° reclusorio militare in Gaeta per L. 11700. Deposito provvisorio L. 1170. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti fino al 30 maggio.

Municipio di Castelgrande (Potenza) (6 giugno, ore 10, off. segr.). — Appalto dei lavori di sistemazione delle principali strade interne di quell'abitato e costruzione di una fognola per le acque piovane e materie luride per L. 21,400. Dep. provv. L. 800. Fatali 27 giugno.

Direzione Genio Militare di Alessandria (6 giugno, ore 10, inc. defin. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione di una polveriera con corpo di guardia e relativa strada di accesso nella piazza di Alessandria per L. 27,000. Consegna lavori 90 giorni. Dep. provv. L. 2700.

Municipio di Verona (6 giugno, ore 9, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione di nuove selciature, e di rifacimento totale, parziale e saltuario dei selciati delle strade nell'interno della città a sinistra d'Adige e di applicazione e rimessa, previa lavatura di binari, traverse e bocchetti di granito, e d'espurgo di gallerie sulle carreggiate di dette strade, avvertendosi che le pietre granitiche saranno fornite gregge dal Comune, dal 1° luglio 1904 al 31 dicembre 1907 e per l'annuo canone di L. 6000. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 500.

R. Prefettura di Aquila (7 giugno, ore 10, off. segr. a termini abbrev.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 48, Teramo-Aquila, compreso tra il fosso Ortolano, confine con la provincia di Teramo, e la stazione ferroviaria di Aquila, di m. 36,337 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 141,741.30. Docum. fino al 30 maggio. Deposito provv. L. 5000. Fatali senza ulteriore avviso 13 giugno, ore 12.

Municipio di Verona (8 giugno, ore 9, unico defin. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione di nuove selciature e di rifacimento totale, parziale e saltuario delle strade nell'interno della città fra l'Adige e l'Adigetto e di applicazione e rimessa, previa lavoratura di binari, traverse e bocchetti di granito, e di espurgo di gallerie sulle carreggiate di dette strade, avvertendosi che le pietre granitiche saranno fornite gregge dal Comune, dal 1° luglio 1904 a tutto 31 dicembre 1907 per annue L. 6000. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 500.

Sotto-Direzione Genio Militare di Novara (9 giugno, ore 11.30, unico). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e miglioramento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Ivrea, durante il triennio 1904-1907, per L. 9000. Dep. provvisorio L. 900. Docum. fino al 5 giugno.

R. Prefettura di Padova (8 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di ripristino ed ampliamento di banca e sottobanca a rinforzo dell'argine sinistro del Gorzone in Drizzagno Lezze Molina, sull'estesa complessiva di m. 394.90 in Comune di Cavarzere, per il presunto importo di L. 15.270. Offerte fino al 7 giugno. Dep. provv. L. 1000. Docum. fino al 30 maggio. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Verona (10 giugno, ore 9, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di nuove selciature e di rifacimento totale, parziale e saltuario dei selciati delle strade nell'interno della città, a destra dell'Adigetto, e di applicazione e rimessa, previa lavatura, di binari, traverse e bocchetti di granito, e di espurgo di gallerie sulle carreggiate di dette strade, avvertendosi che le pietre granitiche saranno fornite greggie dal Comune dal 1° luglio 1904 a tutto 31 dicembre 1907, per annue L. 4000. Dep. provv. L. 550. Dep. spese L. 400.

R. Prefettura di Cosenza (11 giugno, ore 10). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti pel completamento del tronco della provinciale di 2ª serie, n. 29, compreso fra gli abitati di Rocca Imperiale e Canina, escluso però il tratto in frana presso il viadotto Destro, fra le progressive 10.200 e 10.546.76, provv. agg. col rib. del 7.20 0/0, e cioè per L. 64.477.44. Consegna lavori 15 mesi. Documenti fino al 3 giugno. Dep. provv. L. 5000.

Municipio di Petralia Sottana — Palermo (14 giugno, ore 10, sec. inc.). — Appalto dei lavori della condotta, distribuzione e smaltimento delle acque potabili dei dintorni dell'abitato di Petralia Sottana, per L. 60.874.93. Fatali 29 giugno.

Municipio di Butera — Caltanissetta (14 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori alle vie interne di quel Comune, denominate: Regina Margherita, Corso Umberto I, Regina Elena, Piazza Castello, Piazza Risorgimento e Largo Madre Chiesa, per L. 49.914.25, oltre le spese impreviste. Consegna lavori un anno. Dep. provv. L. 2495.75. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Ascoli Piceno (15 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del nuovo cimitero giudiziario in Fermo, per L. 144.087.18. Consegna lavori 540 giorni. Dep. provv. L. 6000. Fatali 30 giugno.

R. Prefettura di Venezia (15 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione dell'argine di contenimento della laguna di Venezia, dei marginamenti, capisaldi, idrometri, magazzini idraulici ed altri manufatti idraulico-portuali, durante il periodo dal 1° gennaio 1904 al 30 giugno 1909, per complessive L. 138.600. Docum. fino al 6 giugno. Dep. provv. L. 7000. Fatali fino al 23 giugno, ore 12.

R. Prefettura di Salerno (16 giugno, ore 10, e non 8 giugno, come già venne pubblicato). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 216, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la nazionale Val d'Agri, della lunghezza di m. 10.748.88, per L. 278.794.20. Consegna lavori 30 mesi. Docum. fino al 7 giugno p. v. Dep. provv. L. 15.000. Fatali, senza ulteriore avviso, 1° luglio p. v.

R. Prefettura di Potenza (16 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere e provviste occorrenti per la manutenzione del 5° tronco della strada Nazionale Valle d'Agri n. 58, compreso fra l'innesto con la provinciale 209 e la fontana di Craco, della lunghezza di m. 25.928.35 e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910, per complessive L. 56.038.38. Documenti fino al 7 giugno. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Napoli (17 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di manutenzione della via riparia dell'alveo dei Camaldoli dalla provinciale Campana, presso il ponte Soriento a Varcaturo di m. 8931, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1910 per L. 65.838 per tutto il sessennio. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 1200. Docum. fino al 7 giugno.

— (18 giugno, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione degli alvei, delle vasche ed opere d'arte dei torrenti compresi nella bonifica di Somma e Vesuvio durante il biennio 1904-1906, e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1906, per complessive L. 121.000. Dall'importo verrà dedotto per intero il canone annuo di L. 1240, che l'Impresa dovrà corrispondere in corrispettivo del diritto all'uso del pascolo sulle zone di proprietà dell'Amministrazione delle sabbie esistenti negli alvei dei torrenti. Offerte fino al 17 giugno. Documenti fino al 10 giugno. Dep. provv. L. 10.000. Cauz. L. 60.500.

R. Prefettura di Ravenna (20 giugno, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione di muri di sponda delle dighe e delle palafitte del Porto-Canale Corsini durante il sessennio 1904-1910 e più precisamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1910 per complessive L. 336.600. Documenti fino all'11 giugno p. v. Dep. provv. L. 17.000. Cauz. L. 56.100. Fatali 28 giugno, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine Costruzione di Genova (4 giugno, ore 11.30, un. def.). — Forn. di kg. 1450 di ottone in lamiera sottile a L. 2.20, totale L. 3190. Dep. provv. L. 319. Consegna 45 giorni.

Direzione Arsenale Costruzione Artiglieria di Napoli (4 giugno, ore 15, un. def.). — Fornitura di litantrace magro tonn. 100 a L. 33. Dep. provv. L. 330. Consegna 90 giorni.

Direzione Officine Costruzione Artiglieria di Genova (6 giugno, ore 11.30, un. def.). — Forn. di acciaio duro in verghe, quadro da mm. 180 per 2000, kg. 10.000 a L. 0.50 L. 5000. Deposito provvisorio L. 500. Consegna 15 giorni.

— (7 giugno, ore 11.30, un.). — Forn. di acciaio duro in verghe, quadro da mm. 130 per 2400 kg. 6500 a L. 0.45 L. 2925. Deposito provv. L. 293. Consegna 50 giorni.

Direzione Generale Arsenale di Spezia (7 giugno, ore 11). — Forn. alla R. Marina di olio di lino naturale e olio di lino cotto per complessive L. 92.000 da consegnare nel R. Arsenale di Spezia. Risultati d'asta 11 giugno, ore 11. Fatali 28 giugno, ore 12.

Direzione Generale RR. Arsenali di Napoli e Venezia (8 giugno, ore 11). — Forn. alla R. Marina nei RR. Arsenali di Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare di olio di lino naturale e olio di lino cotto per complessive L. 58.000. Consegna in 2 rate di 60 giorni ciascuna. Risultati d'asta 13 giugno, ore 12. Fatali 4 luglio, ore 12. Dep. provv. L. 5800.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia e Napoli (10 giugno, ore 11). — Fornitura di materie grasse per complessive L. 50.000 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Risultati d'asta 15 giugno, ore 11. Fatali 2 luglio, ore 12. Dep. provv. L. 5000.

Direzione Arsenale Dipartimento Marittimo di Napoli e Spezia (10 giugno, ore 12, migl. di ventes.). — Provvisata ai 8 Dipart. ed al R. Arsenale di Taranto di fanali ad olio ed a candela per illuminazione delle RR. navi per complessive L. 60.000, provv. agg. col ribasso del 2.30 0/0 e cioè per L. 58.620. Dep. provv. L. 6000. Dep. spese L. 1600.

Direzione di Artiglieria e Laboratorio Pirotecnico di Bologna (13 giugno, ore 16, def.). — Forn. di piombo in pani kg. 90.000 a L. 0.40 L. 12.000. Cauz. L. 1200. Consegna giorni 30.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia e Napoli (25 giugno, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di chiavarde e chiavardette di ottone (metallo Muntz) per complessive L. 42.200 da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Ris. d'asta 30 giugno, ore 12. Fatali 18 luglio, ore 12. Dep. provv. L. 4220.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Maggio 21	Maggio 28
Azioni Ferrovie Biella	L. 558	558
" " Mediterranee	449	446.50
" " Meridionali	722.50	724.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1ª emiss.)	450	450
" " " (2ª ")	435	435
" " Secondarie Sarde	268	268
" " Sicule	693	693
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	353.50	355.75
" " Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	98.50	98.50
" " Mediterranee 4 0/0	504.25	504.25
" " Meridionali	351.50	351.50
" " Palermo-Marsala-Trapani	309	310
" " " 2ª emiss.	313	313
" " Sarde, serie A.	357.50	358
" " " serie R.	357.50	358
" " " 1879	357.50	358
" " Savona	380	380
" " Secondarie Sarde	511.50	513
" " Sicule 4 0/0 oro	518	518
" " Tirreno	512	512
" " Vittorio Emanuele	369.75	370.50

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 11 al 20 Maggio 1904. — 32^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	"	1065	1065	"
Media	4760	4760	"	1065	1059	+ 6
Viaggiatori	1,891,558.00	1,563,757.94	+ 327,800.06	83,958.00	64,808.63	+ 19,649.37
Bagagli e cani	102,130.00	91,746.43	+ 10,433.57	1,598.00	1,434.99	+ 163.01
Merci a G.V. e P.V. acc.	414,321.00	398,355.29	+ 15,965.71	13,123.00	12,616.84	+ 506.16
Merci a P. V.	2,273,269.00	2,189,943.06	+ 88,325.94	87,780.00	84,377.28	+ 3,402.72
TOTALE .	4,686,328.00	4,243,802.72	+ 442,525.28	186,459.00	162,737.74	+ 23,721.26

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 20 Maggio 1904.

Viaggiatori	55,593,253.00	53,267,570.81	+ 2,325,682.19	2,386,569.00	2,262,004.90	+ 124,564.10
Bagagli e cani	2,949,027.00	2,787,085.18	+ 161,941.82	65,384.00	59,442.94	+ 5,941.06
Merci a G.V. e P. V. acc.	13,632,963.00	12,946,872.90	+ 686,090.10	494,346.00	467,242.67	+ 27,103.33
Merci a P. V.	72,980,285.00	69,826,555.40	+ 3,103,729.60	2,822,178.00	2,669,155.69	+ 153,022.31
TOTALE .	145,105,528.00	138,828,084.29	+ 6,277,443.71	5,768,477.00	5,457,846.20	+ 310,630.80

Prodotto per chilometro.

della decade	984.52	891.55	+ 92.97	175.08	152.81	+ 22.27
riassuntivo	30,484.35	29,165.56	+ 1,318.79	5,416.41	5,153.77	+ 262.64

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 31^a Decade — Dal 1° al 10 Maggio 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
1904	100,759.00	3,776.00	21,899.00	135,671.00	1,320.00	263,425.00	618.00	426.00
1903	114,813.00	3,404.00	17,243.00	123,806.00	3,661.00	262,927.00	618.00	425.00
Differenze nel 1904	- 14,054.00	+ 372.00	+ 4,656.00	+ 11,865.00	- 2,341.00	+ 498.00	"	+ 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MAGGIO 1904.								
1903-904	3,419,951.00	84,906.00	724,655.00	4,401,093.00	41,537.00	8,672,041.00	618.00	14,032.00
1902-903	3,294,373.00	88,115.00	673,585.00	4,361,683.00	49,485.00	8,467,241.00	618.00	13,701.00
Differenze nel 1903-904	+ 125,578.00	- 3,209.00	+ 51,070.00	+ 39,409.00	- 7,948.00	+ 204,800.00	"	+ 331.00

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	41,635.00	1,258.00	10,697.00	25,689.00	3,182.00	86,461.00	482.00	179.00
1903	42,314.00	1,090.00	8,378.00	22,908.00	4,965.00	79,649.00	482.00	165.00
Differenze nel 1904	- 679.00	+ 168.00	+ 2,319.00	+ 6,781.00	- 1,783.00	+ 6,812.00	"	+ 14.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MAGGIO 1904.								
1903-904	1,302,491.00	31,630.00	886,217.00	858,813.00	15,913.00	2,595,064.00	482.00	5,384.00
1902-903	1,187,573.00	26,125.00	337,341.00	783,014.00	17,291.00	2,351,344.00	482.00	4,878.00
Differenze nel 1903-904	+ 114,918.00	+ 5,505.00	+ 48,876.00	+ 75,799.00	- 1,378.00	+ 243,720.00	"	+ 506.00

STRETTO DI MESSINA

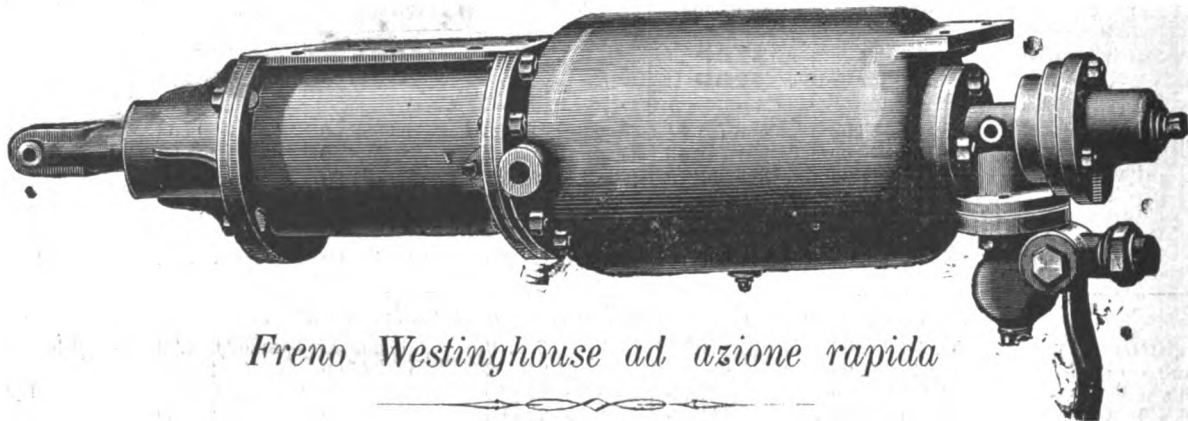
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	7,386.00	890.00	3,159.00	1,707.00	"	12,632.00	23.00	549.00
1903	7,306.00	804.00	564.00	2,889.00	"	10,577.00	23.00	460.00
Differenze nel 1904	+ 80.00	+ 86.00	+ 2,575.00	- 676.00	"	+ 2,055.00	"	+ 89.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 10 MAGGIO 1904.								
1903-904	159,160.00	6,988.00	61,142.00	102,238.00	62.00	329,585.00	23.00	14,329.00
1902-903	147,955.00	5,984.00	35,740.00	93,618.00	62.00	283,359.00	23.00	12,320.00
Differenze nel 1903-904	+ 11,205.00	+ 1,004.00	+ 25,402.00	+ 8,615.00	"	+ 46,226.00	"	+ 2,009.00

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — LONDRA



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda.	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina . .	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. **350554**.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO						OSSERVAZIONI.	
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Dritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)			validità		
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità			
Torino (via Calais e via Bologna)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni			
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
<i>Via Genova</i>													
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 80	92 10	—	—	—	—	—	—			
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—			
<i>Via Bologna</i>													
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 35	129 85	—	—	—	—	—	—			
Brindisi via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—			

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. peste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al di sopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , e 3 ^a classe		Treno lusso PRINSOLAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE	
	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , e 3 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , e 3 ^a classe			1 ^a e 2 ^a CLASSE	1 ^a e 2 ^a CLASSE
Londres (Ch.-Croes Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 30 p.	(***) 9 — p.	9 — p.	9 — p.	9 — p.		Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	14 57
Douvres	11 05 a.	—	1 — p.	—	11 — p.	11 — p.	11 — p.	11 — p.		Roma	14 30	23 10
Calais (ora l'ur. ser. (Buffet) Arr.	12 30 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	12 20 a.	12 20 a.		Firenze	21 10	6 10
Varities (ora francese) Par.	12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 24 a.	12 24 a.	12 24 a.	12 24 a.		Brindisi	7 —	—
Calais-Ville (Buffet) Par.	(P) W.R. Déjeuner 1 15 p.	1 30 p.	8 — p.	—	1 50 a.	1 — a.	1 — a.	1 — a.		Ancona	90 25	—
Boulogne-Tintelleries (Buffet) Par.	1 36 p.	—	3 06 p.	—	1 56 a.	—	—	—		Bologna	1 35	10 30
Folkstone (o.l. sc. Arr.	—	—	—	—	2 29 a.	—	—	—		Alessandria	11 25	19 42
Boulogne (Buffet) Arr.	—	—	—	—	2 31 a.	—	—	—		Torino Arr.	13 10	22 41
Central Par.	—	—	—	—	—	—	—	—		Brindisi Par.	8 50	—
Amiens (Buffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	—		Napoli	14 10	—
Laris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	4 45 p.	—	6 05 p.	—	—	—	—	—		Roma	21 15	—
Paris-PLM (Buff.) Par.	—	—	—	—	—	—	—	—		Livorno	30 —	—
Dijon	1 20 p.	—	—	—	—	—	—	—		Firenze	22 5	—
Evian	1 10 p.	—	—	—	—	—	—	—		Pisa	19 10	—
Genève	10 20 a.	—	—	—	—	—	—	—		San Remo	2 50	—
Chamonix	8 59 a.	—	—	—	—	—	—	—		Genova	7 31	—
Aix-les-Bains	9 27 a.	—	—	—	—	—	—	—		Torino Arr.	7 31	—
Chambéry	1 44 p.	—	—	—	—	—	—	—		Venezia Par.	—	—
Modane	—	—	—	—	—	—	—	—		Milano Par.	—	—
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . Arr.	19 18	—	2 50	14 29	7 20	—	8 31 a.	21 10		Novara	—	—
Torino Par.	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	—		Torino Arr.	—	—
Genova Arr.	23 25	—	6 40	18 16	17 1	12 3	—	—		Venezia	—	—
San-Remo	6 6	—	23 32	17 1	12 3	—	—	—		Torino Par.	20 05	—
Pisa	3 30	—	10 55	23 43	—	8 50	—	—		Genova Arr.	23 25	—
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	19 12	16 59	—	—		San-Remo	6 6	—
Livorno	5 36	—	15 23	0 35	17 55	16 55	—	—		Pisa	3 30	—
Roma	10 10	—	17 50	7 40	23 43	—	—	—		Firenze	7 27	—
Napoli	18 35	—	23 25	13 36	—	—	—	—		Livorno	5 36	—
Brindisi	—	—	18 7	8 6	—	—	—	—		Roma	10 10	—
Torino Par.	20 05	—	15 —	8 55	8 40	—	—	—		Napoli	18 35	—
Alessandria Arr.	21 32	—	17 30	12 16	10 12	—	—	—		Brindisi	6 34	—
Bologna	2 31	—	2 31	23 20	14 50	—	—	—		Roma	13 10	—
Ancona	7 13	—	7 13	7 13	28 —	—	—	—		Napoli	18 35	—
Brindisi	21 48	—	21 48	21 48	10 59	—	—	—		Brindisi	6 34	—
Firenze	6 34	—	6 34	5 40	18 3	—	—	—		Roma	13 10	—
Roma	13 10	—	13 10	19 40	28 25	—	—	—		Napoli	18 35	—
Napoli	18 35	—	18 35	7 —	—	—	—	—		Brindisi	6 34	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vagon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — **D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi.** — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Macon. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e di 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambrian) a Calais. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) **Tragitto da Parigi-Torino a Parigi-P.L.M. e ad Anversa, senza franchigia, per la ferrovia della Piccola Cintura.**

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

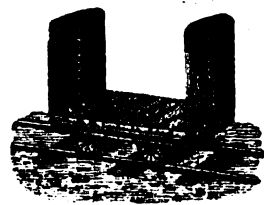
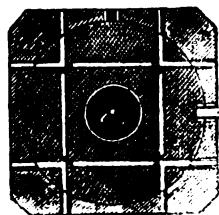
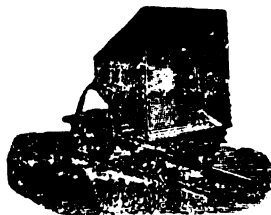
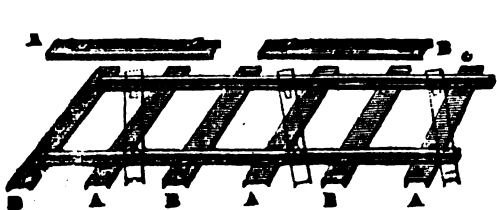
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Rimborso di Azioni ed Obbligazioni 4 0/0.

Il 15 corrente ebbe luogo l'estrazione delle Azioni ed Obbligazioni Mediterranee 4 0/0, secondo le rispettive Tabelle d'ammortamento.

I Bollettini contenenti i numeri estratti sono visibili presso tutte le Casse o Banche incaricate del pagamento delle cedole.

Contro rilascio dei Titoli sorteggiati, il portatore riceverà, dal 1° luglio p. v., l'importo delle corrispondenti Azioni od Obbligazioni al valor nominale; al portatore d'Azioni si rilascerà a suo tempo la corrispondente Cartella di godimento.

Milano, 16 maggio 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tiresfonde) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

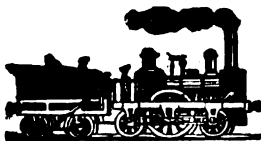
E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Quel che avviene intorno al problema ferroviario.* — *La speculazione degli incettatori di litigi contro le ferrovie.* — *Orario estivo 1904.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori).* — *Guida degli azionisti.* — *Avvisi delle Società Ferroviarie.* — *Prodotti decaduti delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

QUEL CHE AVVIENE intorno al problema ferroviario

Non sono fatti, ma semplici parole che io posso riferire ai lettori del *Monitore*, ma qualche volta anche le semplici parole hanno grande importanza e sono foriere di fatti.

Mi compiaccio adunque di riferire ai lettori del *Monitore* che nella *Nuova Antologia* del 1° corrente è comparso un breve ma vigoroso articolo che ha per titolo « L'ordinamento ferroviario in Francia », ed è firmato « Un dilettante emerito », ma sotto il sottile velo dell'anonimo si riconosce facilmente la fiera personalità di un illustre e vecchio Parlamentare che è stato due volte Ministro dei Lavori Pubblici, e che più di ogni altro può discorrere con competenza delle cose ferroviarie.

Egli essenzialmente parla dell'ordinamento delle ferrovie francesi e riproduce in sunto il bellissimo discorso, noto ai lettori del *Monitore*, che è stato pronunciato nello scorso gennaio dal Ministro delle Finanze signor Rouvier, con il quale ottenne il rigetto della mozione presentata dalla Giunta del bilancio con la quale si domandava il riscatto di due reti ferroviarie e l'esercizio di Stato.

Ma l'illustre Parlamentare si serve con arte sopraffina di questa occasione per fare un paragone fra la condotta del Governo Francese e la condotta del Governo Italiano, il quale sempre incerto e per « un tacito accordo » con i partiti estremi lascia passare il tempo e rende inevitabile l'esperimento dell'esercizio ferroviario fatto dallo Stato, che egli ritiene un vero disastro per la finanza pubblica e per l'economia nazionale.

Dall'insieme di ciò che dice l'illustre « Dilettante emerito » risulta chiaro il concetto che se il Governo Italiano imitando il Governo Francese avesse virilmente preso a difendere l'esercizio privato, avrebbe vinta ogni dubbio della Camera e avrebbe risparmiato al Paese una vera sciagura.

E la palla lanciata dall'illustre Parlamentare è andata a colpire giusto nel segno, poichè la *Tribuna* che notoriamente ha delle relazioni nelle aule ministeriali, nel suo

numero del 9 corrente contiene un articolo che lamenta il pessimismo del « Dilettante emerito », assicura che il Governo non ha compromesso nulla, nega recisamente che esista fra Governo e partiti estremi il « tacito consenso » tanto aspramente biasimato nella *Nuova Antologia*, e finisce col dire che anch'essa dà la preferenza all'esercizio privato.

Ed anche l'ultimo numero del *Giornale dei Lavori Pubblici*, contiene un articolo probabilmente ispirato che dice sottosopra quello che ha detto la *Tribuna*, e dice che il Governo è sempre fedele alle dichiarazioni fatte l'anno scorso dal compianto Zanardelli ed a quelle ripetute dall'attuale Presidente del Consiglio, e che i rimproveri della *Nuova Antologia* non sono giusti perchè il Governo nulla ha compromesso.

Anche altri giornali hanno discusso sulla pubblicazione della *Nuova Antologia*, ma noi ci limitiamo a parlare di questi due che hanno un'importanza speciale e che dimostrano la grande impressione che ha fatta nelle sfere governative lo sdegno scritto del « Dilettante emerito ».

Il *Monitore* che ha espressa in mille modi la sua disapprovazione per l'esercizio ferroviario di Stato, non può non rallegrarsi di queste provocate dichiarazioni le quali assumono maggior importanza dal discorso pronunciato nel Senato dal Ministro del Tesoro, on. Luzzatti, il quale ha detto che il Governo ha nutrita la fiducia di poter fare la grande operazione della conversione della rendita, ma non vi è riuscito a causa della guerra dell'Estremo Oriente che ha turbato tutti i mercati, e che ora intende di dare la precedenza alla soluzione del problema ferroviario. Ma soggiunge che volendo essere sempre pronto a profittare della prima occasione favorevole per lanciare la grande operazione della conversione della rendita ha bisogno di conservare la finanza forte e la circolazione sana.

E questa importantissima dichiarazione del Ministro del Tesoro, non può a nostro giudizio essere interpretata in altro modo di quello che è stata interpretata dalla *Perseveranza* di Milano, la quale nel suo numero del dieci corrente mette in rilievo che se il Governo vuole sciogliere il problema ferroviario, e nello stesso tempo vuole conservare la finanza forte e la circolazione sana, deve per forza rinunciare al salto nel buio che sarebbe l'esercizio di Stato,

il quale turberebbe profondamente e forse irrimediabilmente la finanza dello Stato.

Noi siamo perfettamente d'accordo con la *Perseveranza* la quale dice che se il Governo vuole conservare la finanza forte bisogna che si possa valere del credito delle Società esercenti per eseguire i molti lavori urgenti che sono assolutamente necessari, e stabilirne il rimborso a rate annuali che non danneggino la solidità del bilancio.

Il *Monitore*, che mette al disopra di ogni fisionomia politica il progresso economico d'Italia, fa i più ardenti voti perchè le intenzioni del Governo sieno veramente quelle che sono state indicate dalla *Perseveranza*.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LA SPECULAZIONE DEGLI INCETTATORI DI LITIGI CONTRO LE FERROVIE

Tre anni or sono, dopo più d'un trentennio di gestazione, venne, auspicata, alla luce la legge sugli onorari dei procuratori e sul patrocinio legale nanti le preture.

Quella legge, che porta la data del 7 luglio 1901, coordinandosi ad altre riforme, mirava particolarmente a purificare l'ambiente giudiziario, nè spenti sono gli echi, che risuonarono persino in Parlamento, delle querimonie dei *paglietta napoletani* e degli altri faccendieri e mestatori curialeschi che, privati degli illeciti lucri, carpiti con raggiri, coartazioni e corruite ai clienti amici e nemici, si vedevano finalmente proscritti dai vestiboli della giustizia.

Ma siasi o meno ottenuto il risanamento meridionale, avvenne che, per malintesa applicazione dell'auspicata legge moralizzatrice, si manifestarono qua e là, nell'Italia settentrionale, mali ed abusi gravi tali da provocare frequenti denunce e ricorsi alle Autorità giudiziarie tutrici, con non pochi consecutivi provvedimenti delle Procure del Re, e da ingenerare, per illecite speculazioni, un impressionante aumento di litigiosità e di sfiducia nel retto andamento della giustizia minima e popolare.

Questi mali si manifestarono specialmente nelle piccole procedure commerciali contro le Ferrovie, e per meglio dire colle citazioni avanti le Conciliazioni per ritardi nell'eseguimento del trasporto di merci, per inesatta applicazione di tariffe e di tasse ferroviarie sulle spedizioni delle mercanzie.

Un *manipolo di incettatori*, come, criticandoli, li chiamò un Procuratore del Re, valendosi talora d'inganni e di menzognere qualifiche si pose a raccogliere qua e là presso i destinatari dei trasporti ferroviari i bollettini delle rispettive spedizioni sotto veste di verificare le tasse ed i termini di resa e di reclamare amministrativamente il rimborso del più pagato o l'indennizzo per il ritardo nel trasporto.

L'incettatore, sorprendendo la buona fede del commerciante, ritirava una delegazione alla lite in calce ad un modulo stampato di citazione, che dal commerciante non veniva neanche letto, e poi spiccava per ogni spedizione altrettante citazioni, cioè migliaia di citazioni, per un'udienza fissata a brevissimo termine, nell'intento di non dare agio all'Amministrazione Ferroviaria di esaminare se o meno fosse in realtà debitrice, e di obbligarla a chiedere dei rinvii, nello scopo non tanto di ripetere l'indennizzo per ritardo, che si ripartiva a metà coll'attore e che per lo più ammontava a pochi centesimi, ma bensì per lucrare l'onorario per l'assistenza in giudizio stabilito dalla citata legge in lire quattro per ogni citazione, nella sicurezza che, una volta ottenuta una sentenza favorevole, l'affare era fatto, per l'inappellabilità e l'irrimediabilità della sentenza del Conciliatore, sempre ed artatamente provocata su questioni di valore inferiore alle cinquanta lire epperò, inappellabili ed irrevocabili.

In molti luoghi, come a Torino, Milano, Asti, Ales-

sandria, ecc., gli onesti e saggi Giudici Conciliatori sventarono tosto la speculazione litigiosa che gli incettatori avevano tentato e la sventarono basandosi sui principii fondamentali di equità, di giustizia, di economia del giudizio, col dichiarare irricevibili le domande attrici per difetto di reclamo stragiudiziale o per difetto della mancata riserva d'azione contro il trasportatore al momento del ritiro della spedizione; coll'ordinare la personale comparizione degli attori all'udienza per farli confermare o negare di aver dato incarico di convenire in giudizio la Ferrovia, coll'ammettere la riunione delle cause iniziate da una stessa Ditta contro la Ferrovia, col procedere ai computi dei termini di resa delle spedizioni ed alla liquidazione dei relativi indennizzi, secondo le massime date con ben sei sentenze dalla Cassazione di Torino e confermate dalla Cassazione di Roma a sezioni riunite, e col dichiarare compensate o assegnate a carico dell'attore le spese del giudizio, quando le domande dell'indennizzo erano superiori al dovuto e già offerto dalla Ferrovia.

Ma in non pochi centri minori la legge venne diversamente interpretata ed applicata, e abbandonandosi i suesposti criteri di giustizia e di equità, si accolsero dei conteggi inesatti dei termini di resa, e domande esagerate d'indennizzo: si discussero bensì in una sola udienza tutte le cause, ma si assegnarono ai procuratori degli attori gli onorari di quattro lire per ogni causa, e così si alimentò la biasimevole speculazione, provocando un enorme aumento di litigiosità, e costringendo i vettori a sottostare a vere e proprie coartazioni degli speculatori, a transazioni onerosissime, con pagamento dell'onorario, solo perchè dallo speculatore si era frettolosamente riempito, anche inesattamente, un modulo a stampa per citazione. Con tale sistema gli speculatori caudici lucrarono migliaia e migliaia di lire con un lavoro di poco momento e puramente materiale, mentre tanti onesti e dotti avvocati e giuristi, lavorando assai di mente e di cuore, fanno della miseria.

Nè ciò basta: chè gli stessi clienti degli incettatori spesso non percepiscono quanto loro era stato promesso, e, comunque, per effetto della compartecipazione a metà col procuratore percepiscono sempre assai meno di quanto avrebbero riscosso se avessero reclamato direttamente in via amministrativa alle Società Ferroviarie, con che poi avrebbero scansato rischi ed inconvenienti di far conoscere a tante persone, e così anche ai concorrenti, i propri affari commerciali.

Questa applicazione rigidissima e letterale della Legge del 7 luglio 1901; questo ripudio da parte di taluni Conciliatori della funzione essenziale del proprio ufficio, che è soprattutto conciliativa ed equitativa; quest'abbandono dei criteri di equità e di giustizia hanno cagionato un enorme aumento di litigi commerciali, facendo, nel breve lasso di un paio di anni salire da qualche centinaio a ben più di centomila le citazioni contro le Ferrovie unicamente pel titolo di ritardo nel trasporto, e soltanto in una ventina di piccole città dell'alta Italia, ed insieme a ciò hanno lasciato ingenerare dei dubbi e sospetti sul retto funzionamento della giustizia minima.

Tali dubbi e sospetti sono, vogliamo crederlo, insussistenti; ma non possiamo nascondere come talune circostanze e considerazioni vengono a dar loro qualche parvenza.

Fra le circostanze, noteremo quella di interventi e provvedimenti delle Regie Procure, di conseguenti resipiscenze più o meno tardive e spontanee degli Uffici di Conciliazione, tra le considerazioni noteremo quella del lucro proveniente ai cancellieri ed uscieri da ogni aumento di citazioni, udienze e sentenze.

Basti dire che spettando per ogni notifica di citazione un diritto di L. 0.30 agli uscieri di conciliazione, questi notificando a catafascio migliaia di citazioni per volta, colla poca fatica di alcune gite e brevi scritturazioni per riempire dei moduli a stampa, riuscirono a percepire emolumenti favolosi superiori a quanto potrebbe egnare anche il più alto funzionario dello Stato: un usciere di concilia-

tura di una grande città marittima intasò così in meno di un anno più di 16,000 lire solo per notifiche di citazioni alle stazioni ferroviarie.

Da siffatte situazioni provennero adunque dei mali sintomaticamente gravi, sia sotto l'aspetto sociale, morale e giuridico, per l'aumento di litigiosità, di procedure e spese giudiziarie, per la disparità dei giudizi, per il perturbamento del regolare funzionamento di molti Uffici di Conciliatura, per i sospetti e le sfiducie, quanto pure ingiustificati, che ne conseguirono, sia poi sotto l'aspetto finanziario, dappoichè le Ferrovie ne furono gravate per qualche milioncino, e gravate ingiustamente.

Basteranno pochi esempi della sproporzione tra il valore delle vertenze e quello delle spese ed onorari giudiziari, per convincere delle enormità dei gravami apportati alle Ferrovie dalla mala applicazione della legge.

Così in una Conciliatura si pagarono per 933 cause L. 951, domandate quale indennizzo per ritardo (contro sole L. 236 effettivamente dovute), più L. 2425 di spese di giudizio e L. 3732 di onorari al procuratore; in altra Conciliatura, invece delle L. 400 dovute per 389 spedizioni in ritardo, se ne pagarono 763, alle quali sono da aggiungersi L. 6010 di spese e L. 1556 di onorari; altrove ancora, per 1690 cause, per le quali erano dovute L. 1582 per indennizzo, se ne pagarono in seguito a condanna 4097 per tale titolo, più 1690 per spese e 6790 di onorari.

Questo non risponde certo al concetto dell'istituzione del giudice di pace.

Noi crediamo sufficiente l'eloquenza delle cifre suesposte per dimostrare la gravità della questione, della quale pare si sia preoccupato lo stesso Governo, che, per abbondante cautela, inserì nel progetto di legge sull'esercizio ferroviario di Stato la prescrizione che se all'azione giudiziaria non precede di un trimestre il reclamo amministrativo, l'Amministrazione ferroviaria non possa essere condannata alle spese del giudizio.

Abbiamo detto che tale prescrizione è inserita per abbondanza, perchè invero essa già consiste nell'equità e nello stesso diritto positivo sotto il titolo degli effetti delle obbligazioni, per cui innanzi tutto occorre che il debitore (nel caso attuale la Ferrovia) sia costituito in mora da una precedente domanda: cioè che gli si sia reclamato invano l'indennizzo.

Attualmente le Amministrazioni ferroviarie hanno abilitato le più importanti stazioni a definire direttamente tali reclami, e comunque esse provvedono sempre a sbrigarli prontamente in un termine che non superi i due mesi, come esse hanno annunciato al commercio con appositi avvisi e con circolari.

La ragion d'essere della congerie di azioni giudiziarie sovra deplorate viene pertanto anche sotto questo riguardo a mancare completamente, ed esistendo ancora, non potrebbe sussistere altrimenti che nei particolari interessi degli speculatori ed incettatori, interessi illeciti, e come tali riprovevoli sia dal diritto positivo (art. 1458 Cod. civ.), sia altresì dal lato di probità e decoro professionale.

Ed in proposito abbiamo notizia che qualche Consiglio di disciplina dei procuratori avrebbe iniziato dei procedimenti contro taluni dei procuratori, incettatori, iscritti all'Ordine.

Concluderemo che mentre è da augurarsi che l'azione solerte ed energica delle R. Procure abbia un completo effetto, e che dai giudici conciliatori tutti si proceda con quei criteri di equità che occorrono onde porre fine a tante immorali speculazioni, ci parrebbe opportuno che alla speculazione ed alla mania litigiosa sia posto immediatamente un freno con qualche ritocco o complemento alla legge del 1901 sugli onorari dei procuratori e sul patrocinio nanti le Conciliature con un provvedimento semplicissimo e veramente consono alla funzione dei conciliatori: cioè col rendere sempre *obbligatorio l'intervento delle parti o dei loro procuratori agli affari alle udienze conciliatorie*, come provvidamente ha disposto la legge svizzera, escludendo così i faccendieri, e rendendo tanto più pronte e

facili le discussioni e le conciliazioni, con grande economia dei giudizi e con grande diminuzione di litigiosità.

Con ciò non si farebbe che assolvere una promessa, con cui si conchiudeva la presentazione al Senato del progetto di detta legge quale era stato approvato dalla Camera dei Deputati, e che qui giova ripetere testualmente:

« Allo stesso modo che si disciplina il patrocinio davanti » i pretori, potrebbesi desiderare che si provvedesse anche » in ordine al patrocinio davanti ai conciliatori.

« Ma ben altra è la questione, sicchè è parso miglior » consiglio non affrontarla per ora.

« Intanto il progetto contiene una disposizione che, sebbene » bene modesta, non tornerà inutile al fine voluto di allontana- » re anche dalla Conciliatura, in quanto sia possibile, i procaccianti ed i faccendieri ».

Ma la disposizione modesta (che consiste nel ridurre da quattro lire a due l'onorario per i procuratori non laureati) fu altresì incompleta, onde tutti gli inconvenienti e gli abusi che si deplorano, e che tendono a divenire peggiori di quelli prima deplorati.

Nei rapporti dell'esercizio ferroviario sarebbe augurabile una riforma delle attuali condizioni di tariffa regolanti i termini di resa e la liquidazione dei relativi indennizzi per ritardo; condizioni che non sono certamente le più chiare, dappoichè le tante volte si dovettero discutere presso le più alte sedi giudiziarie, e dappoichè, nella pratica diuturna, danno luogo a computi lunghi, complicati, costosissimi, ingombranti sia al commercio, sia alle Amministrazioni ferroviarie.

Infine si dovrebbe convenientemente disciplinare tutta la procedura dei reclami, e senza voler propugnare i vessatori privilegi difensivi accordati dal regime prussiano alle Ferrovie, a cui favore, ed a titolo di scritturazione, è stabilita una tassa di un marco, irripetibile, per ogni reclamo, ed anche senza avere un Foro privilegiato per le cause di qualsiasi valore vertenti sui trasporti ferroviari, come in Francia, dove tale giurisdizione è riservata, anche per le vertenze di pochi centesimi, alla esclusiva competenza dei tribunali di commercio, noi vorremmo che gli esercenti le ferrovie fossero salvaguardati dalla congerie di reclami infondati che, più in mala che in buona fede, ed anche per effetto indiretto di sentenze le più disparate e confuse, date da giudici poco competenti, ora piove loro addosso, facendo loro aumentare il personale e le spese di amministrazione in discussioni incresciose ed improficue, che sono precipua fonte dei malintesi e del disaccordo col commercio.

Se non si pone freno a queste passività improficue e *parassitarie*, chiunque sarà chiamato ad esercitare le Ferrovie per le grandi Reti, non potrà che portare in conto i milioni che si spendono a titolo d'indennizzo per i trasporti di merci, e non potrà che tenerne conto nella determinazione delle tariffe.

Così, lo ripetiamo, mancando i pronti provvedimenti invocati, si delinea la probabilità che in un avvenire assai prossimo ed in più o meno alta misura, ma pur sempre, l'effetto risultante da perturbata amministrazione della giustizia, da aumento di litigiosità e da poca scrupolosità di incettatori e di pochi avidi commercianti, abbia indirettamente a gravare sul vero, grande e rispettabile commercio, sugli onesti industriali e commercianti che si servono delle ferrovie per trasporti di merci, i quali si troveranno di fronte a qualche più o meno larvato inasprimento di tariffe, o fastidioso rigorismo di cautele, che potranno apparire vessatorie e fiscali, ma che saranno giustificate dalla necessità di prevenire i raggiri e le illecite speculazioni che denunciamo.

ORARIO ESTIVO 1904

Col giorno 15 andante andò in attività l'orario generale estivo delle ferrovie.

Le principali modificazioni introdotte nella Mediterranea possono riassumersi nelle seguenti:

Linea Torino-Modane. — Posticipazione di un'ora e mezza circa del treno 109 il quale viene fissato in partenza da Modane alle 19.5 invece delle 17.35 ed in arrivo a Torino a 23.30 anziché alle 22.8.

Torino-Genova. — Il diretto 9 (partenza da Torino 8.40) viene maggiormente accelerato e posticipato di 5' in partenza da Torino, facendolo arrivare a Genova a 11.50 invece delle 12.3. Si ripristina, come lo scorso anno, il treno 123 per la via di Mignanego facendolo arrivare a Genova alle 9.5, mentre viene pure conservato, sotto il n. 113, l'attuale treno in arrivo a Genova alle 9.40 per la via di Busalla.

Milano-Genova. — Il diretto 29 (part. da Milano 8.30) è fissato in partenza da Milano a 9.8 con arrivo a Genova a 12.10 anziché alle 11.39, diminuendo in tal modo di 38' la durata del viaggio Milano-Roma.

Si sopprime, come di consueto, il diretto serale 50 da Genova a Milano (arr. 21.40).

Torino-Savona. — Si ripristina, come lo scorso anno, il servizio viaggiatori col treno merci 1460 da Ceva (part. 3.—) a Bra. Il treno 444 (partenza da Savona a 9.30) viene anticipato di 20 minuti e maggiormente accelerato migliorandone le coincidenze col 426 da Genova e 425 da Albenga.

Genova-Ventimiglia. — Si sopprimono come gli anni scorsi i diretti 42 e 45, ed i locali S. Remo-Ventimiglia ad eccezione dei treni 436 (S. Remo part. 10.41) e 435 (Ventimiglia part. 8.8) i quali vengono conservati anche durante l'estate.

Asti-Acqui-Genova. — Si istituiscono, come gli anni scorsi, i treni estivi 763 e 770 tra Acqui e Genova; il primo in arrivo a Genova alle 8.58, il secondo in partenza da Genova a 16.48. Tali treni si attiveranno dal 1° luglio e durante la loro effettuazione il 1° treno che parte da Acqui alle 6 verrà anticipato e fissato in partenza alle 5.18 con arrivo a Genova alle 7.41.

Airasca-Cuneo. — Il treno 661 viene accelerato e fatto arrivare a Cuneo alle 9.11 anziché alle 9.34.

Il treno misto 666 (part. Cuneo 12.10) è anticipato di un'ora circa da Cuneo per allargare la coincidenza ad Airasca. Si ripristina, come negli anni scorsi, il festivo serale 670 da effettuarsi invece del 668.

Torino-Cuneo. — Si istituiscono fra Torino a Cavallermaggiore i treni 699 (arr. a Cavallermaggiore ore 19.22) e 700 (arr. a Torino ore 15.—).

Cuneo-Vievola. — Il 622 che parte da Vievola a 5.40 è posticipato fino alle 6.45 e fatto arrivare a Cuneo alle 9.8, anziché alle 7.10 per rendere più diretta la corrispondenza col 694 per Torino. Il 626 (Vievola partenza 17.2) viene pure posticipato di un'ora ed accelerato in modo da metterlo in coincidenza immediata a Cuneo (arrivo 19.42) col 698 per Torino.

In senso inverso il 621, che ora parte da Cuneo alle ore 8.25 viene accelerato e fatto arrivare a Vievola alle ore 9.57 anziché alle 11.2.

Cuneo-Bastia. — Si ripristinano, come lo scorso anno, i treni merci con viaggiatori 1491 e 1492 fra Cuneo e Mondovì; il primo in arrivo a Cuneo a 6.53, il secondo in partenza da Cuneo a 18.25.

Vengono accelerati i treni 452, fissandone la partenza da Cuneo alle 6.— invece delle 5.30, e conservandone inalterato l'arrivo a Bastia, ed il 459 che, partendo alla stessa ora da Bastia, viene fatto arrivare a Cuneo alle 21.10 anziché alle 21.45.

Vercelli-Pavia. — Il treno 507 (Vercelli partenza 4.30) viene accelerato e fatto partire da Vercelli a 5.15 conservando press'a poco l'attuale arrivo a Mortara. Così pure il 506 che ora arriva a Vercelli a 17.5 viene fissato in arrivo alle 16.42, restandone invariata la partenza da Mortara.

Luino-Alessandria. — Il diretto 23 viene accelerato fra Novara ed Alessandria, togliendogli alcune fermate, in modo da farlo arrivare ad Alessandria alle 21.2 anziché alle 21.10; e ciò allo scopo di allargarne la coincidenza col diretto 10 per Torino. Per supplire alla soppressione delle fermate stesse viene prolungato da Novara a Mortara il 327 facendolo arrivare in detta stazione alle 19.22. Si accelera lievemente il diretto 25, da Luino a Novara, onde stabilire a Luino la coincidenza con una corsa lacuale ed istituire in tal modo la desiderata comunicazione mattutina dal Lago Maggiore a Torino (arrivo col diretto 12).

Milano-Mortara. — Il 368 è reso accelerato da Mortara a Milano e prolungato fino a Milano-Centrale dove arriva a 0.37.

Il 361 che parte da Milano C. alle 4.30 viene pure reso accelerato e, partendone 20' dopo, arriva ad Alessandria alle 7.58 anziché alle 8.5.

Pisa-Genova. — Al treno 159 (Genova partenza 10.40) vengono assegnate tutte le fermate intermedie fissandone l'arrivo a Spezia alle 14.10 invece delle 13.35.

Al 94 vengono sopresse alcune fermate fra Sestri e Genova per anticiparne l'arrivo, mentre si anticipa pure il treno 154 (Sestri-Genova) di circa mezz'ora, facendolo arrivare a Genova B. alle 8.54 anziché alle 9.29.

Il locale III è fissato in partenza da Genova Brignole alle 17.53 invece delle 17.30.

Viene diminuita la sosta a Spezia del 161 facendolo partire da tale stazione alle 18.50 anziché alle 19.8 con arrivo a Pisa a 21.28 invece di 21.42.

Avenza-Carrara. — Viene istituita una nuova coppia di treni in corrispondenza ad Avenza coi treni 151 e 20.

Viareggio-Bagni di Lucca. — Vengono riattivati, come lo scorso anno, tra Viareggio e Lucca i treni: 759 (Viareggio part. 21.30) e 760 (Lucca part. 6.20); tra Lucca e Bagni di Lucca il 751 (Lucca part. 5.35) e 758 (Bagni partenza alle 19.58).

Si accelera la marcia del 755, che, partendo da Viareggio alle 12.20 (invece delle 12) arriva a Bagni alle 14.40 anziché alle 15.35, e del 756 fissato in partenza da Bagni di Lucca a 17.15 invece delle 16.35 con arrivo a Viareggio alle 20.10 anziché alle 20.29.

Si ripristinano i soliti servizi estivi sulle linee: Arona-Novara, Torino-Chivasso-Aosta, Chivasso-Casale, Torino-Torre Pellice, Torino-Chieri, Novara-Varallo e Bricherasio-Barge.

Milano-Como-Chiasso. — Viene riattivato con tre coppie di treni, anziché con due, come lo scorso anno, il servizio celerissimo da Milano a Como Lago. Si prolungano da Monza a Seregno i treni locali 575, 576, 577 e 578.

Linee Varesine. — E' notevolmente aumentato il numero dei treni elettrici sulle linee Varesine onde migliorare le comunicazioni di Milano con Porto Ceresio e Lugano, con Arona, Laveno, Luino e col Lago Maggiore.

Linee Secondarie Romane e Roma-Frascati. — Si aggiungono nuove coppie di treni onde mettere l'orario in relazione alle esigenze della stagione estiva.

Napoli-Salerno. — Si ripristina per la stagione estiva il diretto 77 per Nocera in coincidenza a Torre Annunziata C. col treno 893 che parte da Napoli alle 17.10.

Il 263 (Napoli part. 11.—) è anticipato di 35 minuti circa ed in senso inverso il 256 che ora arriva a Napoli alle 9.40 è posticipato di 10 minuti da Nocera a Napoli.

Napoli-Castellammare-Stabia. — Sono resi indipendenti i treni 886 ed 887 che attualmente viaggiavano tra Napoli e Torre Annunziata accoppiati ai suddetti treni 256 e 263. L'886 è fissato in partenza da Castellammare a 8.30 ed

in arrivo a Napoli a 9.20; l'887 con partenza da Napoli alle 11.— ed arrivo a Gragnano a 12.18.

Nella RETE ADRIATICA l'orario migliora i percorsi di alcune linee ferroviarie e specie quelle comprese nel triangolo Milano-Bologna-Venezia e stabilisce nuove coincidenze a Bologna e ad Ancona, aumentando una coppia di treni fra Ancona e Castellammare Adriatico.

Più specificatamente poi, pel triangolo Milano-Bologna-Venezia si migliorano le comunicazioni di Mantova e Cremona con Milano stabilendo le coincidenze a Codogno fra il treno 432 ed il 20 che arriva a Milano alle ore 10 tra il 436 ed il 4 che arriva a Milano alle 14.13 e fra il 19 ed il 441 con la partenza da Milano alle 20.30.

Si stabiliranno a Pavia varie nuove coincidenze fra i treni della linea Pavia-Monselice e quelli della linea Genova-Milano.

Anche per la linea Verona-Rovigo vi sono miglioramenti, poichè i treni n. 544 in partenza da Rovigo alle 7.35 ed il 555 in partenza da Verona alle 7.35 prenderanno rispettivamente le coincidenze a Verona col diretto 22 che arriva a Milano alle ore 14, ed a Rovigo col direttissimo 37 che giunge a Bologna alle 12.43 ed ha prosecuzione col direttissimo 1 per Roma.

Sulla linea Milano-Venezia viene anticipato il 414 che giunge a Verona alle 9.39 e può quivi prendere la coincidenza col diretto che muove per Mantova alle 9.54.

Il treno 407, Brescia-Padova con partenza da Brescia alle 5, reso più rapido, viene a prendere la coincidenza col direttissimo che muove da Padova alle 10.29 per Bologna e Roma.

Per le coincidenze Bologna e Ancona si acquista a Bologna una nuova importante coincidenza: il direttissimo da Milano, che vi giunge alle 12.53 e quello da Venezia che vi arriva alle 12.43 troveranno la prosecuzione con il treno accelerato 161 per Ancona ove si arriverà alle 18.40.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Per l'ordinamento ferroviario.

La Commissione per l'ordinamento delle ferrovie di Stato, presieduta dall'on. Boselli, nei giorni scorsi ha continuato l'esame degli articoli del progetto formulato dal relatore, on. Rubini. La Commissione prosegue il suo lavoro radunandosi tutti i giorni.

L'on. Boselli, che il 28 maggio era stato nominato dalla stessa Commissione ad unanimità relatore del progetto per la sorveglianza sindacato e contabilità delle ferrovie concesse all'industria privata, ha dichiarato di accettare la nomina.

><

Il riscatto delle Meridionali.

È stata distribuita alla Camera la Relazione dell'on. Cuzzi sul progetto di proroga di termini per i riscatti delle Strade Ferrate Meridionali. Per la legge del 1885, scadebbe il 30 del corrente mese il termine ultimo per preavvisare la Società che il Governo intende di riscattare le linee, altrimenti il riscatto non potrebbe più farsi fino al 1912. Ora, siccome la Commissione dei riscatti non si è ancora pronunciata in merito ai riscatti stessi, così si vogliono dare al Governo altri sei mesi di tempo per pensarci. Naturalmente questo progetto di legge deve essere approvato dal Parlamento prima del 30 giugno.

><

Le ferrovie complementari della Sicilia.

Il progetto di legge d'iniziativa parlamentare preparato dall'on. Gesualdo Libertini comprende i seguenti quattro gruppi di linee:

Primo gruppo. — Giardini, Randazzo, Nicosia; Nicosia, Mistretta, Santo Stefano; Nicosia, Gangi, Petralie, Polizzi, Bonfornello; Nicosia, Assoro; Nicosia, Paternò;

Secondo gruppo. — Caltanissetta, Barrafranca, Mazzerino; Riesi, Terranova con diramazione; Barrafranca, Piazza Armerina; Riesi, Sommatino, Canicatti; Piazza Armerina, Caltagirone, Niscemi, Terranova;

Terzo gruppo. — Vizzini, Giarratana, Siracusa con diramazione Giarratana, Chiaramonte, Ragusa; Vizzini, Mineo, Ramacca, Gerbini;

Quarto gruppo. — Trapani, Monti S. Giuliano, Stazione Alcamo, Calatafimi.

Il progetto prima d'essere presentato alla Camera verrà sottoposto all'adunanza dei deputati siciliani che si terrà il 20 corrente in Roma.

><

Ferrovia del Gottardo.

Il 25 giugno corr. avrà luogo a Lucerna l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società della Ferrovia del Gottardo per l'approvazione del 32° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione riguardante l'esercizio dell'anno 1903.

La Relazione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione, che, come di consueto, pubblicheremo tradotta nei prossimi numeri, conclude che il conto profitti e perdite si è chiuso nel 1903 con un totale di franchi 11,942,334.62, con un'eccedenza nei profitti d'esercizio di fr. 90,121.44 superiore a quella del 1902. A disposizione degli azionisti rimasero, fatti gli ammortamenti, fr. 4,001,400.16, i quali permisero di assegnare fr. 34 per azione, in ragione del 6,8 0/0, rimandandosi a conto nuovo un saldo in fr. 601,400.16.

><

La questione dell'ordinamento ferroviario alla « Umberto I » di Torino.

L'Unione liberale monarchica « Umberto I » ha tenuto mercoledì sera un'adunanza, a cui intervennero circa 200 persone, fra cui un forte gruppo di ferrovieri, per discutere sul tema « ordinamento delle ferrovie e disegni di legge relativi » di cui era relatore l'on. marchese Ferrero di Cambiano.

Fra i presenti si notarono le principali notabilità politiche, ferroviarie, tecniche, amministrative della città.

Dopo un breve ringraziamento rivolto dal presidente avv. Paniè all'on. Ferrero di Cambiano, rappresentante del 5° collegio di Torino, questi prese la parola ed entrò rapidamente nell'argomento, senza inutili preamboli, incolpando i vari ministeri succedutisi negli ultimi anni di non essersi preparati adeguatamente ed in tempo alla soluzione della questione ferroviaria.

Riferì brevemente la storia dell'opera parlamentare in proposito, e analizzò i diversi metodi seguiti dal governo per l'esercizio delle ferrovie, facendo contemporaneamente opera di esposizione e di critica, e constatando che le ferrovie mai risposero ai bisogni del traffico e alle richieste del pubblico e non furono poste nell'assetto doveroso.

Dall'esame delle contese intorno al metodo d'esercizio ferroviario passò a delineare l'elemento psicologico del favore pubblico per l'esercizio di Stato, sostenendo non essere affatto vero, come generalmente si crede, che le

Società ferroviarie abbiano fatto sino ad ora grassi guadagni.

Combatte ad oltranza l'esercizio di Stato, dicendolo espressione di una pseudo-democrazia, costituendo esso un accentramento di interessi economici contrario ai principii di una sana democrazia; e dicendosi inoltre molto diffidente degli uomini che sostengono ora l'esercizio di Stato, tanto diversi da quelli che, con a capo Silvio Spaventa, lo sostennero prima che salisse al potere, nel 1876, la Sinistra.

Sostenne che coll'esercizio di Stato non si avrebbe diminuzione di tariffe, nè di spese, e non sarebbero migliorate le condizioni del personale, il quale invece può ora avere una tutela nello Stato; e inoltre che esso in Italia presenterebbe molti pericoli. Esprime pure il dubbio che sia proficuamente attuabile un esercizio di Stato come è organizzato in Svizzera.

Accennando quindi ai progetti di legge presentati dal Ministro Tedesco, li disse non risolutivi della questione, e concluse, facendosi eco del rammarico di eminenti personalità parlamentari, che essi non si possono discutere prima dell'autunno pel ritardo dell'on. Rubini nella presentazione della relazione, e quindi pel prevedibile disinteressamento del Governo a che il Parlamento se ne occupi prima delle vacanze.

L'assemblea, che aveva seguito attentamente la chiara e precisa relazione dell'on. Di Cambiano, ne accolse con applausi la conclusione.

Parlarono poi altri oratori, e, stante l'ora tarda, si rimandò il seguito della discussione e l'espressione di un voto ad altra seduta.

><

L'esercizio di Stato in Svizzera.

Abbiamo già accennato ai poco soddisfacenti risultati del primo bilancio sull'esercizio di Stato delle Ferrovie federali svizzere, giacchè, di fronte ad un reddito lordo di 111 milioni per 2600 chilometri si ha una spesa totale di circa 73 milioni, superiore, cioè, di sei milioni e mezzo a quella dell'anno precedente, tanto che la relativa percentuale sul prodotto lordo da 61.11 per cento è salita al 65.53, aumento questo che la stessa Direzione delle ferrovie dice, colla sua Relazione, che è enorme.

Veniamo ora a sapere che il personale addetto alle ferrovie federali, non ostante che la relativa spesa abbia sorpassato nel 1903 i tre milioni e mezzo di aumento in confronto col 1902, a motivo di gratificazioni accordate e di diminuzioni di ore di lavoro, non sembra sia neppure soddisfatto.

><

Linea Catanzaro Sala-Reggio.

(Esercizio economico).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo è intenzionata di sperimentare il servizio economico su di una parte della linea del Jonio, e precisamente, per ora, sul tratto da Catanzaro Sala a Reggio di Calabria, e limitatamente, come di norma, al servizio dei viaggiatori.

Sarebbe intendimento della sullodata Direzione di adottare una tariffa analoga a quelle in vigore sulle linee Avellino-Rocchetta Sant'Antonio e Sicignano-Lagonegro, regolando i prezzi relativi in guisa che per ogni tratta non superiore ai dieci chilometri si paghino centesimi trenta per la prima classe e centesimi quindici per la terza classe.

Prima però di presentare la occorrente regolare pro-

posta, la Mediterranea ha ritenuto di interpellare il Ministero dei Lavori Pubblici per sentire se, in via di massima, esso nulla abbia da eccepire contro l'attuazione di un siffatto provvedimento.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Facilitazioni di viaggio per gl'impiegati ferroviari).

Con suo recente Decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvata una proposta presentata dalla Società per le Strade Ferrate della Sicilia, d'accordo con la Società della Ferrovia Sicula Occidentale, riguardante gli abbonamenti speciali a prezzi ridotti per impiegati ferroviari e rispettive famiglie.

La proposta ha lo scopo di estendere l'applicazione della tariffa in vigore per i detti abbonamenti sulle ferrovie della Sicilia agli impiegati della Ferrovia Sicula Occidentale ed alle loro famiglie; e la tariffa analoga vigente sulla ferrovia Sicula Occidentale agli impiegati delle Strade Ferrate della Sicilia e rispettive famiglie. Di entrambe le tariffe verrebbero poi a godere gli impiegati del Regio Ispettorato delle Strade Ferrate, unitamente alle loro famiglie.

Come la tariffa in questione accorda la riduzione del 75 0/0 sui prezzi delle tariffe ordinarie degli abbonamenti per i periodi di un mese, tre mesi, sei mesi ed un anno, per la percorrenza massima di 40 chilometri.

><

I ruoli-organici

del personale del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con Reale Decreto in data del 9 giugno corr., N. 220, sono state stabilite le norme per l'attuazione dei ruoli organici dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e del Corpo Reale del Genio Civile, emanate in relazione alla Legge 3 marzo 1904, N. 66, relativa al riordinamento dei ruoli medesimi.

In conformità poi all'art. 2 della Legge del 3 marzo 1904, N. 66, precitata, ed all'art. 1° dell'anzidetto Decreto Reale 9 giugno 1904, N. 223, con decreto in data 10 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato l'elenco degli impiegati dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Reale Corpo del Genio Civile, che hanno i requisiti per poter essere trasferiti nel ruolo del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ed hanno dichiarato di acconsentire a tale trasferimento.

Il trasferimento avrà luogo per i seguenti impiegati: *Amministrazione Centrale.* — N. 1 Segretario di ragioneria di 2ª classe; N. 1 Ufficiale d'ordine di 2ª classe.

Genio Civile. — N. 1 Ingegnere Capo di 1ª classe; N. 7 Ingegneri di 1ª classe; N. 9 Ingegneri di 2ª classe; N. 9 Ingegneri di 3ª classe; N. 18 Aiutanti di 1ª classe; N. 11 Aiutanti di 2ª classe; N. 8 Ufficiali d'ordine di 1ª classe; N. 6 Ufficiali d'ordine di 2ª classe; N. 3 Inservienti di 3ª classe.

><

Consiglio d'Amministrazione per il personale del R. Ispettorato.

Nell'adunanza che tenne il giorno 12 del corr. mese il Comitato Superiore delle Strade Ferrate, si è proceduto al sorteggio dei tre Ispettori Superiori e dei due Ispettori Capi che, a tenore dell'art. 6 del Decreto Reale 21 aprile u. s., riguardante la costituzione del Consiglio di Amministrazione pel personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, devono far parte del Consiglio medesimo.

I sorteggiati furono i signori: comm. Zocchi, comm. Rota e comm. Bignami, Regi Ispettori Superiori; cav. Muttoni e cav. Arisi, Regi Ispettori Capi.

Adesione della Rumania alla Convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia.

Il Ministro Elvetico in Roma ha notificato a nome del suo Governo l'adesione della Rumania alla Convenzione internazionale pel trasporto delle merci in ferrovia, per la qual cosa la Convenzione stessa viene accresciuta delle reti ferroviarie della Rumania.

Un nuovo valico appenninico da Genova al Po.

Nell'ultima assemblea generale delle Camere di Commercio è stata presentata una Relazione della Commissione speciale, composta delle Camere di Commercio di Alessandria, Bergamo, Brescia, Cremona, Genova, Mantova, Milano, Novara, Pavia, Piacenza, Torino e Venezia, sulla questione relativa ad un nuovo valico ferroviario attraverso l'Appennino da Genova alla Valle del Po.

La Commissione referente, dopo varie considerazioni, che riassumeremo in un prossimo numero del *Monitore*, ha espresso l'avviso che l'Unione delle Camere di Commercio debba insistere energicamente su questo punto: che il progetto a scegliersi risponda alle esigenze dei traffici nel modo più completo ed importi la minore spesa possibile; che avvicini, più che non ora, il porto di Genova ai grandi centri di consumo della Valle del Po ed ai valichi alpini; che diminuisca il costo e la spesa di trasporto, così da permettere la vittoria nella concorrenza coi porti stranieri, specie del Nord, sui mercati svizzeri; che acceleri le relazioni in modo che treni rapidi discendano in tempo brevissimo dalla Valle del Po a Genova.

La Commissione medesima ha presentato all'assemblea dell'Unione, sull'importante argomento, il seguente ordine del giorno, che venne approvato all'unanimità:

« L'Unione delle Camere di Commercio italiane:

« Riaffermando l'urgenza del provvedere a che le vie che adducono al porto di Genova dall'interno del Paese siano poste in condizioni di servire al rapido accrescersi dei traffici, coll'adozione della trazione elettrica sulle linee attuali;

« Rilevata la suprema necessità che a questo provvedimento altro ne segua risolutivo ed atto ad assicurare lo svolgersi dei commerci, l'espandersi della produzione nazionale, mediante un nuovo valico appenninico;

« Astenendosi dall'entrare nel merito tecnico del problema rimesso ai Corpi competenti dello Stato, fa voto che sia sollecitamente approvata ed iniziata la costruzione di una nuova via da aprirsi attraverso l'Appennino, la quale risponda nel miglior modo alle giuste esigenze dell'economia nazionale, e cioè sia breve, piana, poco costosa, di esercizio facile, così da permettere notevole riduzione nelle spese di trasporto a vantaggio dell'agricoltura e dell'industria del Paese ».

Ferrovie dell'Adriatico.

(Tariffe ridotte in servizio locale, cumulativo, economico e normale).

Allo scopo di eliminare ogni causa di reclamo da parte di coloro che viaggiano in base alle concessioni speciali approvate colla legge N. 562, del 29 dicembre 1901, e con le tariffe militari e che spediscono bagagli, gli uni e gli altri interessanti cumulativamente la Rete principali e le linee della Rete Adriatica esercitate a servizio economico, si è venuti nella determinazione di procedere ad un riordinamento dei servizi viaggiatori e bagagli sulle

linee anzidette, pel quale viene tolta di mezzo la necessità di rinnovare il biglietto o la spedizione del bagaglio nella stazione di giunzione.

Le nuove disposizioni, che andranno in vigore col 1° di luglio p. v., sono le seguenti:

I. *Viaggiatori a tariffa ridotta in servizio locale delle linee ad esercizio economico.* — Tanto i militari e le loro famiglie, quanto i viaggiatori in base alle concessioni speciali, fruiranno, a loro richiesta, e verso presentazione dei prescritti documenti, delle tariffe ridotte loro spettanti in vigore sulle tre grandi Reti. Detti viaggiatori avranno diritto a prender posto in 1ª classe pagando i prezzi della 2ª classe, rispettivamente a tariffa militare ed a tariffa differenziale.

II. *Viaggiatori a tariffa ridotta in servizio cumulativo tra le linee ad esercizio economico e quelle ad esercizio normale.* — Ai viaggiatori, sia in partenza che diretti a stazioni di linee ad esercizio economico, sarà, a loro richiesta, e verso presentazione dei prescritti documenti, rilasciato il biglietto fino alla definitiva destinazione per l'intero percorso, in base ai prezzi delle tariffe ridotte loro competenti. Essi, se muniti di biglietto di 2ª classe, avranno diritto di prendere posto in 1ª classe, illimitatamente al percorso sulle linee ad esercizio economico.

III. *Bagaglio.* — È ripristinata sulle linee ad esercizio economico la tariffa normale della Rete principale per il trasporto dei bagagli, tanto in servizio locale che in servizio cumulativo, ed è quindi ammessa la spedizione diretta da una stazione di linea a servizio economico a qualunque altra a servizio normale, e viceversa.

Biglietti di andata e ritorno.

Visto l'esito favorevole ottenuto dall'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto, di corsa semplice e di andata e ritorno istituiti fra Torino e Rosta, la Mediterranea, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha deciso di prorogare l'esperimento stesso fino al 30 giugno 1905.

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Saccomanni e Friedemberg, di Oderzo, ha presentato il progetto e la domanda di derivazione d'acqua dai torrenti Brentella, Meduna di Zoppola e Selvazza, in territorio di Murlis (Udine), per utilizzarla a scopo di forza motrice. La media portata che si potrebbe utilizzare è di mc. 7 al minuto secondo, ottenendo una forza disponibile di 560 cavalli dinamici. La spesa per l'esecuzione di quest'opera si preventiva in L. 150,000.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il 17 andante dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colle Officine Meccaniche M. Ansaldo e C., di Torino, per fornitura di macchine ed utensili destinati alle Officine di Pietrarsa;

Colle Costruzioni Meccaniche di Saronno, per fornitura di quattro caldaie per locomotive;

Colla « Berliner Maschinenbau vormals L. Schwarzkopff », di Berlino, per fornitura di quattro caldaie come sopra;

Colla Ditta Marchioni Carlo, di Novara, per gettata di massi a difesa della sponda sinistra del torrente Agogna, al km. 6.468 della Novara-Varallo;

Colla Ditta Baldassarre Ernesto, di Campomaggiore, per consolidamento verso mare degli argini d'accesso dei quarti di cono del ponte sul Lato, al km. 22.840 della Taranto-Reggio;

Colla Ditta Francesco Boniscontro, di Torino, per fornitura di kg. 50,000 di solfato di rame;

Colla « Deutsch-Oesterreichische Mannesmannröhren Werke », di Düsseldorf, per fornitura di n. 14,000 bolitori in acciaio con canotto di rame per locomotive;

Colla Ditta Broglia e Rusconi, di Milano, per fornitura di kg. 15,000 di rame in lamiera;

Colla Società Elettrotecnica Italiana, di Torino, per fornitura di macchinario elettrico, linee di trasmissione e quadri di distribuzione per l'Officina Elettrica di Pietrarsa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara bilancie a ponte provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Rete Adriatica, il 13 corrente ebbe luogo la gara per la provvista di bilancie a ponte da m. 5.50 da 30 tonnellate, per le stazioni di Battagli, Montegrotto, Marani e Benevento. Concorsero le Ditte: Giuseppe Gandiglio, Maurizio Ferrero, Giachetti Belisario e A. Opassi.

Rimasero aggiudicatari provvisorie le Ditte: A. Opassi per tre bilancie a ponte col binario di m. 2.50, al prezzo di lire 3815 caduna oltre lire 110 per la montatura, e M. Ferrero per una bilancia col braccio di m. 3.12, al prezzo di L. 3870, più L. 90 per la montatura.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 13 giugno 1904).

Sorteggio dei RR. Ispettori Superiori e dei RR. Ispettori Capi Direttori di Circolo che dovranno far parte per l'anno corrente del Consiglio d'Amministrazione per il personale del R. Ispettorato Generale.

Concessione di compensi e condono di multa all'Impresa Simone, assuntrice dei lavori di terra e murari, per migliorare alcuni impianti nella stazione di Foggia e per costruire un parco vagoni.

Domanda di compensi dell'Impresa Vita, assuntrice dei lavori per il prolungamento del cuscino elastico all'approdo dei ferry-boats nel porto di Reggio Calabria.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Vivarelli, assuntrice dei lavori di consolidamento del mero di sostegno a sponda destra del Reno, al km. 59.550 della linea Pistoia-Bologna.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Ferrario, in dipendenza dei lavori di sistemazione definitiva della trincea di Mombello, sulla linea Oleggio-Pino.

Progetto per la costruzione di un tronco di raccordo fra la linea Milano-Venezia e quelle per Treviso e Portogruaro, presso Mestre.

Attuazione del servizio con le vetture di rimorchio sulla tramvia Napoli-Capodimonte.

Nuova proposta per l'attuazione del servizio economico sulla ferrovia Brescia-Cremona.

Questione relativa all'età limite da assegnarsi ai bagagliai.

Transazione con le Ditte Principessa Antinori Aldo-brandini e signori Bitossi e Masotti, per risarcimento di danni prodotti dalla costruzione di un nuovo ponte sull'Arno a Camaioni, sulla linea Firenze-Pisa.

Proposta per acquisto di servitù attiva e di passaggio in coerenza della ferrovia Sicignano-Lagonegro ed a favore delle ragioni delle signore Di Santi e Pessolano.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Rizzo, in dipendenza dei lavori di costruzione del fabbricato uffici allo scalo di S. Benigno, nel porto di Genova.

Schema di sottomissione della Società Adriatica, per l'assunzione « à forfait » della mano d'opera relativa ai rifacimenti in acciaio di binari e deviatori, proposti per l'esercizio 1903-1904.

Convenzione con la Ditta Alimonda, Burgo e C., per attraversare la ferrovia Genova-Ventimiglia con conduttura elettrica e per il parziale impianto della conduttura stessa lungo la predetta ferrovia.

Proposta per l'impianto del servizio merci alla fermata di S. Frediano a Settimo, sulla linea Firenze-Pisa.

Nuovo tipo di bagagliaio, per la ferrovia Ferrara-Suzzara.

Nuovo tipo di carri da 18 tonnellate, per le ferrovie di Reggio Emilia.

Tipo di bagagliaio, per la linea Portogruaro-Udine-Cividale.

Proposta di maggiori impianti per il servizio della trazione nella stazione di Genova P. B.

Progetto per la costruzione di un nuovo casello di guardia presso il fiume Panaro, sulla linea Suzzara-Ferrara.

Ricorso del Comune di Calatabiano, contro il piano pubblicato, per la costruzione di due stradelle laterali alla ferrovia Messina-Catania-Siracusa.

Transazione con la signora Scullica, per definizione della vertenza relativa all'aggravamento di servitù di scolo d'acqua a danno di un suo fondo laterale alla stazione di Ali.

Amichevole componimento di alcune vertenze con la Società Sicula, in ordine alla competenza della spesa di diversi lavori eseguiti in conto sospeso.

Progetto per l'ampliamento e sistemazione della stazione di Figliino Valdarno.

Proposte della Società Mediterranea circa l'esecuzione dei lavori affidati all'Impresa Scarlatti, per il raddoppio del binario fra Civitavecchia e Montalto.

Domanda della Ditta La Sebezia, per il condono della multa inflittale per ritardata fornitura di 11 portoni di legno, per la sala montaggio delle locomotive nella stazione di Messina.

Questione relativa all'acquisto di una fune di riserva per la tramvia elettrica funicolare Rocca-Monreale.

Appendice alla convenzione con la Ditta Fontana Roux per impianto di un reticolato metallico a distanza ridotta dalla ferrovia Treviglio-Bergamo-Rovato.

Concessione di compensi all'Impresa Salvato, assuntrice dei lavori per il prolungamento di marciapiedi nella fermata di Canso sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Convenzione col signor Lorenzi per costruire un muro di cinta e per modificare il canale Orenco a distanza ridotta dalla ferrovia Sampierdarena-Confini Francese.

Consegna definitiva alla Società Mediterranea del tronco Limone-Vievol della linea Cuneo-Ventimiglia.

><

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Ricostruzione di muri di chiusura e riparazione manufatti del tronco Melissa-Lazzaro, danneggiato dai marosi, sulla linea Taranto-Reggio, per L. 740.

Acquisto di materiali metallici d'armamento occorrenti durante l'esercizio 1903-1904 per la rinnovazione della

parte metallica dei binari e dei deviatori armati in acciaio, per L. 2,450,000.

Opere di completamento del primo gruppo di fognature nei fabbricati e sui piazzali della stazione di Torino P. N., per L. 18,300.

Consolidamento delle opere di difesa a valle del ponte sul rio Vergine, fra le stazioni di Avellino e di Prata Pratola, per L. 6000.

RETE ADRIATICA:

Rifacimento in acciaio di sei deviatori semplici in ferro nella stazione di Foligno, per L. 3760.

Ricostruzione di ponticelli al km. 41.644 della linea Milano-Bologna, per L. 2680.

Costruzione di muro a secco di sottoscarpa lungo un tratto del rilevato ferroviario al km. 77.960 della linea Bari-Taranto, per L. 1550.

Formazione di scogliera in massi artificiali a difesa della sponda destra del fiume Chienti, a monte del ponte al km. 248.821 della linea Bologna-Otranto, per L. 8500.

Proposte di nuovi lavori presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Sistemazione dei manufatti a travata metallica ai km. 122.585 (Ponte Rotto) e 123,342 (Ponte Tafone) della linea Roma-Pisa fra le stazioni di Montalto e Chiaronone, per L. 4260.

Opere complementari nella stazione di Vicofertile, per L. 24,200, oltre il materiale metallico d'armamento.

Acquisto di tre tornii e sistemazione dell'officina annessa al deposito locomotive della stazione di Roma-Termini, per L. 18,000.

Impianto di un nuovo binario nella stazione di Valenza, per L. 41,700, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di muri a difesa dal mare al km. 106.482-106.537 fra le stazioni di Bianconovo e di Brancaleone, per L. 2900.

Armature e riparazioni di alcune tratte del rivestimento nella galleria di Serre de la Voute fra le stazioni di Chiomonte e di Salbertrand, per L. 9700.

Riparazione dei guasti causati da mareggiate e costruzione di muri di difesa delle stazioni fra Voltri e Arenzano, per L. 13,900.

Abbattimento e sottomurazione di massi pericolanti nelle trincee fra le stazioni di Montoro e Lunara sulla linea Cancellò-Avellino, per L. 3600.

Sistemazione degli appoggi delle travate metalliche sul tronco Casale-Mortara, per L. 4156.

Acquisto di 4 carrelli automotori completi per il servizio sanitario lungo le linee del secondo Compartimento, per L. 8740.

RETE ADRIATICA:

Prolungamento verso Venezia del marciapiede fra la terza e la quarta linea della stazione di Verona P. V., per L. 3100.

Costruzione di marciapiede e cunicolo di scolo sul piazzale esterno della stazione di Manfredonia, per L. 1100.

Provvedimenti da attuarsi nella stazione di Rimini per la sollecita rifornimento dei treni celeri della valigia indiana, per L. 22,000, di cui L. 10,500 per i lavori da appaltarsi.

Provvedimenti da attuarsi nella stazione di Termoli per la sollecita rifornimento dei treni celeri della valigia indiana, per L. 16,750.

Sistemazione del tratto di terreno ad uso deposito di

materiali pesanti presso il magazzino dell'esercizio della stazione di Verona P. V., per L. 1350.

Costruzione di due nuovi binari per il deposito di carrozze nella stazione centrale di Venezia, all'Abbreviata, per L. 11,000, oltre il materiale d'armamento.

Costruzione di praticabile in ferro alla travata metallica al ponte sul Gualdognola, al km. 190.508 della linea Orte-Falconara, per L. 1250.

Sostituzione con cancelli in ferro delle attuali sbarre ai passi a livello ai chilometri 16.857 e 190.010 della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 1390.

Prolungamento del marciapiede nelle stazioni del tronco Olmeneta-Brescia, per L. 39,500.

Costruzione degli impianti per lavaggio e disinfezione dei carri per bestiame, nelle stazioni di Sondrio, Colico, Bergamo, Rovato e Treviglio, per L. 17,100.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e delle tabelle d'avviso in alcuni passi a livello della linea Zol-lino-Gallipoli, per L. 9350.

Sistemazione dell'accesso del pubblico all'Ufficio merci a P. V., in stazione di Senigallia, per L. 800.

Consolidamento del ponticello al km. 10.388 della linea Milano-Venezia, per L. 2250.

Consolidamento del rilevato presso la stazione di San Martino della Battaglia, per L. 1800.

Consolidamento del ponticello al km. 21.921 della linea Codogno-Cremona, per L. 3700.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile sul tronco Benevento-Napoli, per L. 13,500.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *riscatto governativo di ferrovie*, la Corte d'Appello di Milano ha emesso sentenza dalla quale risulta la massima seguente:

« La diffida che lo Stato deve dare al concessionario di una ferrovia per far valere il diritto al riscatto, può essere intimata anche prima della scadenza della concessione, in modo che il riscatto sia attuabile tosto spirato il termine della concessione medesima.

« Alla norma pel calcolo del prezzo di riscatto, che la legge stabilisce in base agli introiti dell'ultimo quinquennio, può essere derogato per convenzione delle parti. Se però vi è dubbio intorno alla volontà di convenire tale deroga, e se l'applicazione della norma legale è più favorevole al concessionario, deve la medesima norma legale essere applicata ».

— In materia di *Personale ferroviario*, la Corte di Cassazione di Roma ha sentenziato quanto in appresso:

« L'Autorità giudiziaria è incompetente a conoscere del merito di reclami proposti da impiegati ferroviari contro punizioni disciplinari inflitte dalle rispettive Amministrazioni a norma dei regolamenti per mancanze nel servizio. Non può dirsi illegale il provvedimento disciplinare contro un impiegato ferroviario perchè non preceduto da un'inchiesta se il fatto addebitato risulta provato da atto scritto ».

— La Corte d'Appello di Milano, giudicando in materia di « responsabilità del vettore in occasione di disastri ferroviari che abbiano recato danno alle persone », ha emesso sentenza dalla quale risulta la massima seguente:

« La disposizione dell'art. 400 del Codice di commercio, la quale tiene responsabile il vettore della perdita e dell'avaria toccate alle merci ricevute per il trasporto, se esso non prova che l'uno e l'altro caso derivi da caso fortuito, o da forza maggiore, o da vizio delle stesse merci,

o dalla loro natura, o dal fatto del mittente, o del del destinatario, si applica anche al trasporto delle persone, pe-danni toccati a queste durante il trasporto.

« Pei danni così recati alla persona di un viaggiatore, si può agire contro il vettore, tanto coll'azione *ex contractu*, quanto coll'azione *ex delicto vel quasi*; e tali azioni si possono esercitare anche contemporaneamente.

« Le disposizioni degli articoli 1227 e 1239 del Codice civile, i quali limitano i danni risarcibili a questi che sono la conseguenza diretta ed immediata dell'ina-dempimento degli obblighi contrattuali, non si possono applicare alle obbligazioni derivanti da delitto o da quasi-delitto, come sono appunto quelle conseguenti da un di-sastro ferroviario.

« Per valutare il danno cagionato da delitto o quasi-delitto ad una persona dichiarata inabile al lavoro, la quale perciò abbia perduto il proprio impiego, non si deve capitalizzare lo stipendio annesso all'impiego, ma si deve seguire il criterio stabilito dalla legge di registro per la valutazione di un diritto di usufrutto ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Medi-terraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il 13° Supplemento alle tariffe italo-svizzere, che per accordi intervenuti colle ferrovie estere interessate, dovrebbe essere attuato, col 1° luglio p. v.

Il Supplemento medesimo, per la parte italiana, con-tiene i prezzi ridotti delle tariffe eccezionali già attuati colle appendici 11 e 12 alle tariffe interne; e per la parte estera la ristampa completa delle tariffe, a motivo delle numerose ed importanti modificazioni state introdotte nei prezzi di trasporto delle tariffe interne svizzere.

— Con recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pub-blici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne di-sposto quanto segue:

1) La stazione di Mascali, giusta proposta della Di-rezione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, è stata abilitata a ricevere spedizioni a carro completo di cereali e legumi secchi, in provenienza da tutte le stazioni della Rete Sicula, sotto il regime della tariffa locale N. 209, piccola velocità; e conseguentemente venne pure ammessa alla stessa agevolazione per le spedizioni consimili ese-guite sotto il regime della tariffa eccezionale interna N. 401, Serie B.

2) La tariffa locale N. 201, istituita per i trasporti di sansa vergine, è stata depennata dal novero delle ta-riffe interne della Rete Sicula e riportata fra quelle co-muni con la Rete Sicula occidentale, al N. 305, giusta la proposta presentata d'accordo fra le due Società inte-ressate.

Questo provvedimento ha lo scopo di agevolare l'espor-tazione dalla Sicilia della sansa vergine, e di favorire l'industria dell'estrazione degli oli al solfuro, ricavati dalla sansa, per cui sono stati impiantati in Sicilia di-versi stabilimenti;

3) Le stazioni di Bagnacavallo, Brisighella, Castel-bolognese, Faenza, Mezzano, Russi e Vottana, su proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e del-l'Adriatico, sono state ammesse alla tariffa eccezionale N. 2, piccola velocità, del servizio diretto italo-germa-nico, per il trasporto di semi oleosi da prato e da ortaggi.

— In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati recentemente approvati i seguenti provvedimenti:

1) La concessione accordata alla Ditta Tamorri Pa-squale per trasporti di legna da ardere, venne rinnovata

fino al 12 settembre 1904, con riduzione dell'impegno minimo di traffico a 1500 tonnellate;

2) La concessione accordata alla Ditta Fratelli Gal-ligani per trasporti di acqua potabile, è stata rinnovata fino a tutto giugno 1905 ed estesa anche a destinazioni situate nella regione lombarda, elevando il quantitativo minimo d'impegno a 2800 quintali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Tramvie nella provincia di Bergamo. —

Anche la Valle Cavallina avrà la sua linea tramviaria. Il primo tronco da Trescorre alla Mano di Sovere (23 chilo-metri circa) è pronto per essere aperto all'esercizio. Sul tratto della Mano di Sovere al bivio di Poltragno i lavori procedono con lodevole alacrità, in modo che nel pros-simo settembre vi si potrà spingere l'esercizio della linea.

Frattanto coll'intervento dei delegati dell'Ispettorato fer-rovionario s'è fatto il collaudo del primo tronco da Trescorre alla Mano di Sovere.

Coi primi di luglio ne verrà iniziato l'esercizio regolare.

Ferrovia Camuna. — Al Consiglio provinciale di Brescia si tenne in questi giorni una riunione in cui si discusse sulla cessione della ferrovia Camuna da farsi alla Società per le tramvie di Roma. Parecchi consiglieri si mostrarono favorevoli alla costruzione ed all'esercizio di-retto; altri fecero osservazioni contrarie. Il dibattito si pro-trasse sino a tarda ora, e la seduta fu allora tolta, riman-dando ogni deliberazione ad altra seduta, da tenersi alla fine di questo mese.

Tramvia Cuneo-Morozzo-Carrù. — Il Con-siglio comunale di Cuneo, nell'adunanza dell'8 corr., su proposta della Giunta, la quale riconosce la necessità di dare efficace, pratico impulso all'importante questione della tramvia Cuneo-Morozzo-Magliano Alpi-Carrù, rimasta ferma dopo l'adunanza del dicembre scorso, deliberò all'unani-mità un concorso di L. 50,000, da stanziarsi nei futuri bilanci in rate annuali quando, mercè le oblazioni del Co-mune di Cuneo e degli altri, siasi ottenuta una somma sufficiente a promuovere proposte concrete per la costru-zione della linea.

Tramvie in Valnerina. — La Deputazione pro-vinciale di Perugia ha rifiutato alla Società dei Tram di Terni la richiesta proroga di altri 5 anni, per adempiere all'obbligo di proseguire la via fino a Ferentillo.

Tramvie e luce elettrica a Battaglia (Pro-vincia di Salerno). — Prosegue nelle sue riunioni ivi un Comitato per costituire una Società che ha per iscopo un completo ed esteso servizio di trazione ed illuminazione elettrica. La trazione è di un tram senza binario, e per una lunghezza di circa 159 km., diviso in due tronchi: 1° tronco: Sapri Torraca-Battaglia Sanza-Montesano (sta-zione)-Padula-Sala Consilina; 2° tronco: Vallo Lucania-Rofrano-Sanza-Buonabitacolo-Sala Consilina. Di notte, poi, l'elettricità si dispenserà per tutti questi paesi e gli altri limitrofi a scopo d'illuminazione.

Notizie Ferroviarie Estere

La ferrovia elettrica di Berlino nel 1903.

— Si sono pubblicati i rapporti ufficiali sui risultati del-l'esercizio 1903 della prima ferrovia elettrica stabilita a Ber-lino e della sezione iniziale aperta al traffico nel febbraio 1902, le altre sezioni essendo state inaugurate successiva-mente nello stesso anno. I risultati per il 1903, pur se-gnando un progresso soddisfacente, non sono affatto compa-rabili al periodo degli undici mesi nei quali una porzione soltanto della tramvia era esercitata.

La linea conosciuta sotto il nome di Tramway elettrico aereo e sotterraneo ha trasportato 29,628,463 persone nel 1903, in confronto della cifra di 18,813,994 nel 1902, mentre che la breve sezione a livello che fa parte dell'impresa ha trasportato per parte sua 2,507,649 viaggiatori, contro 1,227,010 nel periodo precedente.

I prodotti totali del traffico ammontarono a 190,903 lire sterline, e le spese a 100,126 lire sterline. Dopo deduzione dell'interesse delle obbligazioni che ammonta a 39,000 lire sterline, di una provvigione per la riserva ed il fondo di ammortizzamento, rimane un profitto netto di 57,523 lire sterline. Si propone un dividendo del 3 1/2 0/0 sul capitale azioni di 1,500,000 lire sterline.

Nel precedente esercizio, la ferrovia era esercitata dagli impresari che hanno garantito un interesse del 4 0/0 sul capitale azioni per l'anno 1902, alla fine del quale la ferrovia è stata trasferita alla Compagnia proprietaria.

Ferrovie Russo in costruzione. — La costruzione delle ferrovie russe destinate a collegare Pietroburgo col nord europeo della Russia e la Siberia continua con tale attività che si aspetta pel 1° gennaio 1905 sia compiuta la sezione Pietroburgo-Vologda della linea nord e per l'autunno l'apertura della sezione Vologda-Viatha.

Questo tronco, della lunghezza di 1179 verstes, passa per Tikhvine, Tehérépovetz, Vologda, Boni e Cotelnitche.

Le spese di costruzione raggiungeranno 83,150,000 rubli.

Non appena terminata la ferrovia del nord, se ne opererà il collegamento colla grande linea siberiana, a mezzo della costruzione di altro tronco diritto quanto possibile, che da Perm vadi a Ekaterinbourg.

Ferrovie Chinesi. — *Ferrovia da Canton ad Hankeu.* — Si è appreso, non senza meraviglia, il ritiro della Compagnia americana che aveva ottenuto la concessione della linea Canton-Hankeu e quasi terminato il primo tronco da Canton a Fatscham.

Già la proprietà della Compagnia è stata messa in agiudicazione pubblica. Il giornale *Shanghai Times*, che apparteneva all'ingegnere Grey, il direttore della Compagnia, è passato fra le mani di una Compagnia inglese. Ora si chiede che avverrà della concessione americana.

Essa non può essere ceduta ad un'altra potenza, perchè il contratto lo vieta; senza questo divieto, essa potrebbe essere retrocessa a capitalisti belga, francesi o russi, che sono pecuniariamente interessati. Il Governo non sembra disposto a riconoscere i negoziati intrapresi dagli americani col sindacato franco-belga, ed è per istigazione della stampa inglese e giapponese che fin dal principio ha combattuto la partecipazione del sindacato belga, pur non mancando di denunciare il pericolo russo. E' poco probabile d'altronde che l'Inghilterra si lanci in quest'impresa, e non bisogna nemmeno pensare al Giappone, che avrà da sopportare le conseguenze della sua guerra. I giornali tedeschi mettono innanzi la Germania. Ma la China vorrà cederle la concessione?

Non ci meraviglierebbe di vedere la Germania sollecitare questa successione e fare la stessa parte che ha fatto nell'affare delle ferrovie di Bagdad.

Ferrovie nell'Africa Australe. — Il Console generale di Francia a Capetown segnala il completamento e l'apertura al traffico della ferrovia che unisce Buluvayo alla Victoria-Falls sullo Zambese.

Il Capo da una parte, Beira sull'Oceano Indiano dall'altra, si trovano così uniti da una strada ferrata al centro dell'Africa.

Benchè la ferrovia attraversi la regione carbonifera del Wankie sulla quale si fondano grandi speranze per l'approvvigionamento del combustibile, tuttavia ci si propone di utilizzare per la forza motrice le cascate del Victoria.

Dal 1° maggio in poi, le ferrovie del Sud della Rhodesia, amministrate fino a quel giorno dalla Colonia del Capo, sono passate sotto la direzione della *Beira and Washorland Railway Cy.*

Notizie Diverse

Concorso a due premi di lire cinquemila ciascuno. — La Società d'incoraggiamento in Padova ha aperto il concorso a due premi di Fondazione Pezzini-Cavalletto:

a) al premio di lire cinquemila per una memoria inedita sul riproposto tema:

« Considerare con uno studio completo teorico-pratico quali siano allo stato attuale i risultati dell'impiego dell'energia elettrica alla trazione ferroviaria e congeneri nei diversi paesi, indicando dal punto di vista tecnico ed economico il modo migliore per giungere ad utilizzare a questo scopo le forze idrauliche inopere esistenti in Italia »;

b) ad altro premio di lire cinquemila per una memoria inedita sul nuovo tema:

« Scoprire un nuovo e pratico mezzo mercè il quale si possa formulare con sicurezza la diagnosi precoce di pellagra, anche in colui che non presenta ancora le note stimate cliniche della malattia ».

Al concorso non possono partecipare che italiani.

Esso rimane aperto a tutto 30 giugno 1906. Entro tale termine le rispettive memorie dovranno essere trasmesse, franche di porto, all'ufficio di Presidenza della Società d'Incoraggiamento nella sua sede in Padova.

Le memorie dovranno essere anonime, e venir contraddistinte da un motto ripetuto sopra una scheda suggellata, contenente il nome, cognome e domicilio dell'autore.

Sarà aperta la sola scheda della memoria premiata, e tutti i manoscritti rimarranno nell'archivio sociale, a corredo del proferito giudizio, con facoltà agli autori di farne trarre copia a loro spese.

La proprietà di tutte le memorie, compresa la premiata, resterà ai rispettivi autori.

L'esame ed il giudizio sui lavori presentati saranno deferiti a due distinte Commissioni, ciascuna delle quali sarà composta di tre persone competenti, elette dal Comitato esecutivo della Società d'Incoraggiamento.

I giudizi delle Commissioni, che saranno resi pubblicamente noti, sono inappellabili. I due premi sono indivisibili.

Ciascun lavoro premiato, premessavi la relazione della rispettiva Commissione giudicatrice, verrà pubblicato a cura e spese dell'autore, il quale ne consegnerà cinque copie alla Società d'Incoraggiamento.

Il pagamento del premio verrà fatto subito dopo adempiuti tali obblighi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Girgenti (24 giugno, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 69, compreso fra l'estremo destro del parapetto del ponte sul fiume Platani e la città di Girgenti, di m. 35,513.70, esclusa la traversa di Raffadali, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 349,200, provv. agg. al signor De Simone Antonio a Girgenti, col ribasso del 20.15 0/0. Cauzione metà canone annuo.

Municipio di Carate Brianza — Milano (25 giugno, ore 13, miglioramento di ventesimo). — Appalto delle opere di ampliamento del Cimitero comunale di Carate e costruzione di una Cappella-ossario, provv. agg. al signor Fumagalli Francesco fu Carlo, col ribasso del 5.75 0/0, e cioè per L. 10.442.38.

R. Prefettura di Grosseto (25 giugno, ore 10,30, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di quattro ponticelli in legno sul fosso collettore e relative rampe di accesso, per L. 18,400. Dep. L. 1000 e L. 800 per le spese. Cauz. def. decimo. Ultimazione 60 giorni. Docum. sino al 16 giugno.

Direzione Genio Militare di Napoli (25 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare nelle piazze di Gaeta e Formia, durante il triennio finanziario 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per L. 60,000. Cauz. L. 6000. Docum. fino al 18 giugno. Deposito provv. L. 6000.

Sezione Genio Militare di Gaeta — Caserta (25 giugno, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Gaeta e Formia, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per L. 60,000. Deposito provv. L. 6000. Docum. fino al 18 giugno.

Ospizio di San Matteo — Pavia (25 giugno, ore 10). — Appalto delle opere di riparazione e nuove costruzioni attorno ai fabbricati di campagna dell'Ospedale e del Pio luogo degli Esposti, in quattro lotti, e cioè: Lotto 1° — Lavori nel riparto di Pavia, L. 17,828.06. Lotto 2° — Lavori nel riparto di Carbonara al Ticino, L. 2577.67. Lotto 3° — Lavori nel riparto di Borgo San Siro, L. 5813.72. Lotto 4° — Lavori nel riparto di Sannazzaro de' Burgondi, L. 982.45. Deposito provvisorio 20 per cento. Consegna lavori entro due mesi. Fatali 11 luglio, ore 10.

Municipio di Messina (27 giugno, ore 14,30). — Appalto della manutenzione delle strade esterne a ruota fino al 31 dicembre 1908, per L. 13,000 annue. Dep. provv. L. 6000.

Municipio di Castelgrande — Potenza (27 giugno, ore 10, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle principali strade interne di quell'abitato e costruzione di una fognola per le acque piovane e materie luride, per L. 21,400, provvisoriamente agg. col ribasso dell'8.50 0/0 al signor di Leonardo Michele. Dep. provv. L. 800. Cauz. decimo.

Consorzio permanente delle Strade vicinali Palmarini-Inferno-Troscia, in Brindisi — Lecce (27 giugno, ore 10). — Appalto di tutti i lavori, opere, provviste, forniture ed operazioni occorrenti per mantenere in istato di perfetta viabilità le strade consorziali, per cinque anni, per complessive L. 9850.30. Deposito provvisorio L. 250. Cauzione L. 1336.56. Fatali dopo 15 giorni.

Municipio di Briga Marittima — Cuneo (28 giugno, ore 9, unico def.). — Appalto dei lavori e delle opere per la costruzione dell'ultimo tronco della strada comunale del Capoluogo alla Borgata Morignolo ed altre sino al ponte Trana, di metri 2004, per lire 32,710.42. Documenti fino al 24 giugno. Deposito provv. L. 2500.

Direzione Genio Militare di Messina (28 giugno, ore 10, definitivo). — Appalto dell'ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili militari delle piazze di Messina, nel triennio 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907 per L. 135,000. Cauz. L. 18,000. Docum. fino al 24 giugno, ore 10. Dep. spese L. 2000.

Prefettura di Rovigo (28 giugno, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione del naviglio di Cavanella Po e delle opere che ne dipendono, sul confine tra i Comuni di Bottrighe e Loreo, durante il quinquennio 1904-1909, per complessive L. 105,705. Documenti fino al 21 giugno. Dep. provv. L. 6000. Cauz. metà canone annuo in L. 21,141.

Municipio di Napoli (30 giugno, ore 16). — Appalto dei lavori di basolato di parte del Corso Occidentale, piazza Nazionale ed altre località del Rione Orientale e delle vie inghiaiate che circondano dette zone da sistemare per L. 928,839.94. Cauz. L. 13,000. Istanze fino al 30 corr. ore 16.

Municipio di Nova Liri (Potenza) (30 giugno, ore 9). — Appalto dei lavori del cimitero per L. 15,000. Dep. provv. L. 5000. Cauz. decimo. Fatali 15 luglio, ore 9. Ultim. lavori 10 mesi.

Sotto-Direzione Autonoma Genio Militare di Novara (30 giugno, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia nella Caserma Cavalli per L. 14,000. Dep. provv. L. 1400. Ultim. lavori 60 giorni. Docum. fino al 26 giugno.

Direzione Genio Militare di Roma (2 luglio, ore 11, unico definitivo). — Appalto del mantenimento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Roma dal 1904 al 1905 per lire 80,000. Dep. provv. lire 8000. Docum. fino al 28 giugno.

Prefettura di Cagliari (4 luglio, ore 10, unico definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste relative alla ricostruzione a tre luci di m. 4,00 del ponte n. 68 sulla strada nazionale n. 79 Villamar Nurallao, nel tratto compreso fra l'abitato di Nuragus e la fine del tronco sulla strada centrale presso Nurallao, per lire 11,667.49. Consegna lavori 4 mesi. Offerte fino al 3 luglio. Documenti fino al 24 giugno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenale di Roma (28 giugno, ore 12, miglioramento di ventes.). — Fornitura alla R. Marina di olio di lino naturale e olio di lino cotto per complessive lire 92,000 da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia, provv. agg. col ribasso del 38.70 0/0 e cioè per lire 56,396. Fatali 28 giugno, ore 12. Dep. provvisorio lire 9200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Giugno 11	Giugno 18
Azioni Ferrovie Biella	L. 573	573
» » Mediterranee	» 445	446
» » Meridionali	» 727	727.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	» 450	445
» » (2 ^a »)	» 430	428
» » Secondarie Sarde	» 267	267
» » Sicule	» 688	688
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 356.25	356.75
» » Cuneo 3 0/0	» 385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	» 98.50	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 505	505
» » Meridionali	» 352	351.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310	310.50
» » 2 ^a emiss.	» 307.50	307.50
» » Sarde, serie A.	» 357.75	359
» » serie B.	» 357.75	359
» » 1879	» 357.75	359
» » Savona	» 378	378
» » Secondarie Sarde	» 516.50	516
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 521	521
» » Tirreno	» 514	514
» » Vittorio Emanuele	» 372	375

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola (Coupon) N. 68 di Lire 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1904, ed inoltre, a forma della deliberazione dell'Assemblea del 19 maggio, altre L. 5 al portatore della Cedola stessa.

NB. Pari somma di L. 5 sarà pagata ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, verso presentazione della Cedola 68 da staccarsi dalla Cartella di godimento.

Firenze, Bologna, Cassa della Società.

Milano, Zaccaria Pisa.

Genova, Cassa Generale.

Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia, Banca d'Italia.

Parigi, Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

» Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.

Ginevra, Bonna e C.

Basilea, De Speyr e C.

Berlino, Robert Warschauer e C.

» Berliner Handels Gesellschaft.

» Meyer Cohn.

» Deutsche Bank.

Londra, Baring Brothers e C. Limited.

Francoforte s/M, Frankfurter filiale der Deutschen Bank.

Vienna, I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.

Si informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 15 giugno 1904. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 21 al 31 Maggio 1904. — 33^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media	4760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1059	+ 6
Viaggiatori	1,841,223.00	1,649,982.88	+ 191,240.17	69,139.00	67,886.84	+ 1,252.66
Bagagli e cani . . .	96,544.00	93,400.98	+ 3,143.02	1,510.00	1,458.73	+ 51.27
Merci a G. V. e P. V. acc.	495,914.00	408,698.91	+ 27,215.09	17,856.00	12,987.54	+ 4,868.46
Merci a P. V. . . .	2,422,263.00	2,348,095.30	+ 74,167.70	99,861.00	90,229.03	+ 9,631.97
TOTALE .	4,795,944.00	4,500,178.02	+ 295,765.98	188,866.00	172,561.64	+ 15,804.36

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 31 Maggio 1904.

Viaggiatori	57,434,476.00	54,917,553.64	+ 2,516,922.36	2,455,708.00	2,329,891.24	+ 125,816.76
Bagagli e cani . . .	3,045,571.00	2,880,486.16	+ 165,084.84	66,594.00	60,901.67	+ 5,992.33
Merci a G. V. e P. V. acc.	14,068,877.00	13,355,571.81	+ 713,305.19	512,202.00	480,230.21	+ 31,971.79
Merci a P. V. . . .	75,352,548.00	72,174,650.70	+ 3,177,897.30	2,922,039.00	2,759,384.72	+ 162,654.28
TOTALE .	149,901,472.00	143,328,262.31	+ 6,573,209.69	5,956,843.00	5,630,407.84	+ 326,435.16

Prodotto per chilometro.

della decade	1,007.55	945.42	+ 62.13	176.87	162.03	+ 14.84
riassuntivo	31,491.91	30,110.98	+ 1,380.93	5,593.28	5,316.72	+ 276.56

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-1904. — 33^a Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitato	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	134,247	2,360	23,981	145,531	50	306,119	618	485
1903	127,035	2,288	22,970	144,841	720	297,854	618	482
Differenze nel 1904	+ 7,212	+ 72	+ 961	+ 690	- 670	+ 8,265	»	+ 13
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MAGGIO 1904.								
1903-1904	3,680,124	90,550	771,700	4,683,590	42,687	9,268,651	618	14,996
1902-1903	3,530,190	98,354	715,665	4,686,653	50,875	9,026,746	618	14,604
Differenze nel 1903-1904	+ 149,925	- 2,804	+ 56,035	+ 46,937	- 8,188	+ 241,905	»	+ 394
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,110	901	7,928	28,766	50	72,755	482	151
1903	39,409	752	7,221	20,048	808	68,238	483	142
Differenze nel 1904	+ 701	+ 149	+ 707	+ 3,718	- 758	+ 4,522	»	+ 9
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MAGGIO 1904.								
1903-1904	1,379,994	33,598	399,199	911,516	16,964	2,741,331	482	5,687
1902-1903	1,262,630	27,835	351,867	827,047	18,150	2,487,529	482	5,161
Differenze nel 1903-1904	+ 117,364	+ 5,763	+ 47,332	+ 84,469	- 1,186	+ 253,802	»	+ 526
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	3,408	185	4,017	3,737	»	11,292	23	491
1903	4,193	149	832	2,568	»	7,742	23	337
Differenze nel 1904	- 790	- 14	+ 3,185	+ 1,169	»	+ 3,550	»	+ 154
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 31 MAGGIO 1904.								
1903-1904	167,898	7,461	68,832	109,820	62	351,573	23	15,286
1902-1903	155,944	6,362	87,215	99,362	62	298,965	23	12,946
Differenze nel 1903-1904	+ 11,954	+ 1,099	+ 29,617	+ 10,458	»	+ 52,608	»	+ 2,340

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2.000.000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5895	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700.000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bollenti, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)			validità	
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità		
Via Moncenio												
Torino (via Calais o via Boulogne)	182 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni		
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	208 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni		
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni		
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni		
Via Genova												
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—		
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—		
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—		
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—		
Via Bologna												
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—		
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 23	129 85	—	—	—	—	—	—		
Brindisi (via Napoli) (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—		
Brindisi (via Bolog.) (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—		

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. posta lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capotreno di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto: egli raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capotreno il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenio.

RITORNO

STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE		LUSO	
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe			1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	(**)	9 — p.	(1)	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2)	8 50	14 57	—	—
Douvres	11 05 a.	12 30 p.	11 — a.	1 — p.	11 — p.	11 — p.	9 — p.	Roma	14 30	23 10	—	—
Calais (Bouffet) Arr.	12 34 p.	2 24 p.	2 24 p.	2 24 p.	12 24 a.	12 24 a.	12 24 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—
Naritime (ora francese) Par.	(F) W.R. 1 15 p.	Dijon 1 30 p.	8 — p.	8 06 p.	1 50 a.	1 — a.	1 — a.	Brindisi	7 —	—	—	—
Calais-Ville (Bouffet) Par.	1 15 p.	1 36 p.	8 06 p.	8 06 p.	1 56 a.	1 — a.	1 — a.	Ancona	23 25	—	—	—
Boulogne-Tintelleries Par.	—	—	—	—	2 29 a.	—	—	Bologna	1 35	10 30	—	14 20
Folkestone Par.	—	—	—	—	2 31 a.	—	—	Alessandria	11 25	19 42	—	20 55
Boulogne (Bouffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Torino	13 10	22 41	—	23 —
Amiens (Bouffet) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Brindisi	—	—	—	9 42
Paris-Nord (Bouffet-Hôtel) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Napoli	8 50	—	—	23 15
Paris-PLM (Bouff.) Arr.	—	—	—	—	—	—	—	Roma	14 10	—	—	8 —
Dijon	12 15 p.	1 21 a.	10 25 p.	10 35 p.	9 20 a.	2 — p.	9 35 a.	Livorno	21 15	—	—	13 20
Evian	1 10 p.	9 18 a.	—	—	1 10 p.	—	—	Firenze	20 —	—	—	12 5
Genève	10 20 a.	7 11 a.	—	—	11 16 a.	10 44 p.	—	Pisa	23 5	—	—	14 48
Chamonix	—	12 40 p.	—	—	—	—	—	San Remo	19 10	—	—	10 1
Aix-les-Bains	8 59 a.	6 19 a.	7 4 a.	10 22 a.	9 26 p.	12 28 a.	1 47 p.	Genova	2 50	—	—	19 18
Chambéry	9 27 a.	6 45 a.	7 25 a.	10 54 a.	9 54 p.	12 48 a.	2 12 p.	Torino	7 31	—	—	23 —
Modane	1 44 p.	—	9 54 a.	7 45 p.	—	3 34 a.	4 30 p.	Venezia	—	—	—	14 —
Torino (ora dell'Europa centrale) (2)	19 13	—	2 50	14 29	7 20	8 21 a.	21 10	Milano	—	—	—	20 20
Torino	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	—	Novara	—	—	—	21 19
Novara	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	—	Novara	—	—	—	23 15
Milano	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	—	Torino	—	—	—	—
Venezia	4 23	—	23 30	—	—	18 45	—	Modane (ora franc.)	11 32 a.	—	5 30 p.	2 28 a.
Torino	20 05	—	3 10	15 —	8 55	8 50	—	Chambéry	3 2 p.	—	8 40 p.	6 44 a.
Genova	23 25	—	6 40	18 16	17 1	12 3	—	Aix-les-Bains	3 48 p.	—	9 10 p.	7 18 a.
San-Remo	6 6	—	23 32	—	—	16 59	—	Chamonix	9 51 a.	—	2 50 p.	—
Pisa	8 30	—	10 55	23 43	—	16 55	—	Evian	12 38 p.	—	5 39 p.	—
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	—	19 12	—	Genève	1 55 p.	—	7 55 p.	—
Livorno	5 36	—	15 23	0 35	—	17 55	—	Dijon	—	—	2 16 a.	2 41 p.
Roma	10 10	—	17 50	7 40	—	23 48	—	Paris-PLM (Bouff.) Arr.	6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.
Napoli	18 35	—	23 25	18 36	—	7 —	—	Paris-Nord (Bouffet-Hôtel) Par.	7 09 a.	—	9 58 a.	11 30 p.
Brindisi	—	—	18 7	8 6	—	18 7	—	Paris-PLM (Bouff.) Arr.	7 52 a.	—	10 46 a.	6 52 p.
Torino	20 05	—	15 —	8 55	8 40	—	—	Amiens (Bouffet) (Central) Par.	—	—	—	7 47 p.
Alessandria	21 32	—	17 30	12 16	10 18	—	—	Boulogne-Tintelleries Par.	11 54 a.	13 mer.	—	—
Bologna	2 31	—	2 31	23 20	14 50	—	—	Boulogne (Bouffet) Arr.	12 mer.	—	—	—
Ancona	7 13	—	7 13	7 13	23 —	—	—	Calais-Ville (Bouffet) Arr.	12 09 p.	—	—	—
Brindisi	21 48	—	21 48	21 48	10 59	—	—	Calais (ora francese) Arr.	12 05 p.	—	—	—
Firenze	6 34	—	6 34	5 40	18 3	—	—	Folkestone	2 — p.	—	—	—
Roma	13 10	—	13 10	19 40	23 25	—	—	Boulogne-Tintelleries Par.	—	—	—	—
Napoli	18 35	—	18 35	—	7 —	—	—	Calais-Ville (Bouffet) Arr.	—	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe solo per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 3^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-B. Vagon-restaurant. — **Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — **Da P.-L.-M. verso Boulogne.** Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Caloz (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — **Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Maccon e solo 1^a classe da Caloz a Parigi.** — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 1^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Maccon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. Q. Servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Caloz e 1^a e 2^a classe da Lyon (via Ambérieu); 1^a, 2^a e 3^a classe da Caloz in avanti. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Maccon e, 1^a, 2^a e 3^a classe da Maccon a Torino. — (****) **Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.**

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

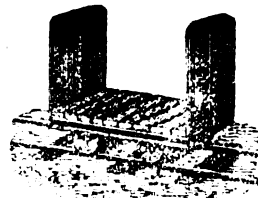
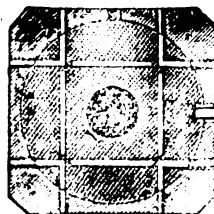
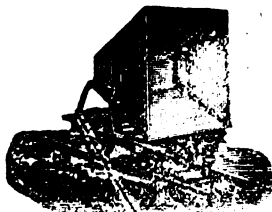
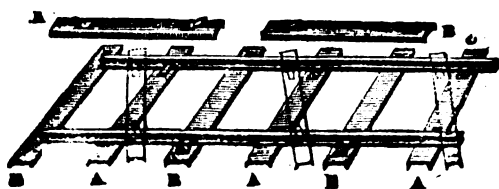
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8 n. 1°

LIVRET-CHALX

Le Livret-Chalx continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chalx, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — Strade Ferrate con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — Strade Ordinarie Vie acque-Telegrafia-Aerostatica ed Arconautica

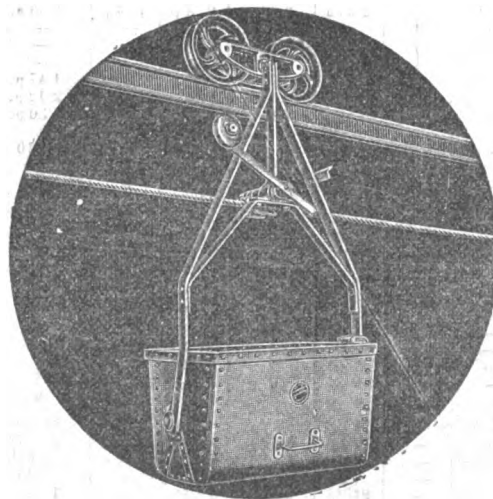
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Ann.	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati.
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Ferrovie e navigazione fluviale.* — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1903-1904).* — *Assemblee di Società ferroviarie (Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decaduti delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

FERROVIE E NAVIGAZIONE FLUVIALE

La Commissione Reale per gli studi e proposte circa il nuovo ordinamento delle ferrovie in questi giorni ha presentato al Governo il quinto volume dei suoi atti. Notevole in esso la parte che si riferisce al problema della navigazione interna in Italia, della quale venne dimostrato ampiamente l'utilità. Nota, la relazione, che come gli altri paesi ritraggono vantaggi dalla navigazione interna, anche l'Italia potrebbe godere i benefici derivanti da tale mezzo di trasporto, nonostante le differenti condizioni nelle quali la navigazione si potrà esercitare presso di noi nel progressivo ordinamento delle vie acqued.

Indubbiamente, seguita la relazione, l'agricoltura godrà di un minor prezzo nel trasporto dei suoi prodotti, il che tanto concorre allo sviluppo di essa e della pubblica ricchezza specialmente nei terreni bonificati, come quelli del basso Po, dove, ordinariamente scarseggiando le comunicazioni stradali, i canali che non difettano o che possono essere più agevolmente migliorati o creati, offriranno prezioso sussidio. Facilitando così la produzione agricola e diminuendo il costo di molte materie, oltre a favorire le industrie, si contribuirà direttamente al loro incremento, determinando una diminuzione del prezzo di produzione a vantaggio dei consumatori. E così la navigazione interna farà sentire i suoi vantaggi anche nelle contrade più distanti dai grandi centri manifatturieri.

Il regolare funzionamento della navigazione, osserva la relazione, richiede la sistemazione dei corsi d'acqua coll'imbo-schimento sui monti, col trattenere artificialmente le acque di piena nelle valli, coll'adottare lungo gli alvei fino alla foce quei provvedimenti che le circostanze richiederanno, per iniziativa o per cura di consorzi idraulici associati nella loro concordante azione, ed assistiti da opportuni provvedimenti legislativi. Erette od ampliate le difese contro le inondazioni, facilitate le bonifiche e l'irrigazione, molti terreni riveraschi aumenteranno di valore e nuove attività agricole arrecheranno indirettamente notevoli benefici alle finanze dello Stato.

Inoltre grande giovamento ed economia ritrarrebbe l'industria mineraria delle valli d'Aosta, dell'Ossola, della Val-

tellina, delle valli Trompia, Canonica, Seriana e Brembana, qualora mercè la navigazione interna si potessero con poca spesa accentrare le materie prime ed il combustibile necessario, in località di comodo accesso, anche distanti dalle miniere, stabilendovi alti forni. Anche in Toscana la navigazione interna potrebbe giovare alle industrie minerarie.

I corsi d'acqua che scendono dalle Alpi, dice la relazione, a cagione del loro breve percorso, conservano anche nelle regioni pianeggianti una certa rapidità, la quale non consente dappertutto una facile navigazione, specialmente in ascesa: onde per renderli convenientemente navigabili, con utile compenso, occorrono canali di deviazione i quali traggono seco dei salti, utilizzabili per la produzione di energia elettrica, che applicata alla locomozione, tanto per le ferrovie quanto per i galleggianti, all'agricoltura, all'illuminazione, ecc., produrrebbe uno sviluppo affatto nuovo di attività e di traffici con vantaggio della pubblica economia e della finanza. Alla grande arteria del Po convergono molti tronchi di ferrovie e di Tramvie, senza che fra questi e quella vi sia ora un collegamento effettivo, e lo stesso si riscontra nelle regioni bagnate dai maggiori affluenti del Po o dagli altri corsi d'acqua. Le ferrovie, le tramvie e i corsi d'acqua formano quindi dei reticolati i cui nodi di congiunzione coincidono frequentemente con centri agricoli ed industriali assai importanti, i quali però attualmente non si servono delle vie d'acqua, anche avendole vicine, perchè non esiste sopra di esse un regolare servizio di navigazione. Il funzionamento concorde dei vari mezzi di trasporto produrrebbe indubbiamente un *drenaggio* verso l'arteria acqued principale, e cioè verso il mare, di molti prodotti delle industrie e dell'agricoltura, allettati dalla tenuità delle tariffe acqued. Se ne avvantaggerebbero quindi e la nostra esportazione, che tanto ha bisogno di essere favorita, e la marina mercantile, la quale, sbarcata la merce d'oltre mare, avrebbe negli scali maggior facilità di trovare carichi pei viaggi di ritorno e da ciò deriverebbe anche una diminuzione dei noli d'entrata.

Vi sono inoltre delle merci la cui esportazione, per molteplici cause, non può essere facilitata mediante riduzioni di tariffe doganali; in questi casi, dice la relazione, la navigazione interna potrà procurare al commercio un parziale compenso, offrendo il mezzo di portare la merce al confine,

alle officine ed ai mercati, con una diminuzione sui prezzi di trasporto.

La navigazione interna sarebbe di sollievo alla popolazione di barcaroli che vive lungo le sponde dei fiumi e i canali e che trae stentata esistenza a causa della scarsa navigazione e del limitato traffico; e con la costruzione delle opere richieste per il riordinamento della nostra rete navigabile, imprenditori, costruttori, professionisti di varie categorie, operai, troverebbero rispettivamente impiego ai loro capitali e sfogo alla loro attività.

Vantaggiose riuscirebbero ancora le vie acque alle amministrazioni dello Stato per i vari trasporti di loro interesse, e più specialmente a quelle militari i cui trasporti in tempo di pace importano una spesa molto forte, che dalla navigazione interna verrebbe ad essere notevolmente ridotta: e tali vantaggi assumerebbero importanza molto maggiore in caso di mobilitazione dell'esercito.

E poichè l'amministrazione della guerra non potrebbe sostenere la spesa di una flottiglia fluviale in tempo di pace, tanto più sarà giovevole l'iniziativa, per ragioni commerciali, dell'industria privata, da incoraggiarsi anche dall'autorità militare nel creare il materiale galleggiante, da porsi a disposizione di questa all'occorrenza, come avviene del materiale ferroviario.

Per quanto riguarda le ferrovie, il nostro collaboratore ci manda i seguenti appunti:

L'infaticabile on. Saporito ha pubblicato un altro dei suoi poderosi volumi sull'ordinamento delle ferrovie. E questo nuovo volume è dedicato alle tariffe ed alla navigazione interna.

Già nella sua relazione generale l'on. Saporito aveva esposto la sua tesi; più che altro si tratta ora di dati statistici e di confronti.

Forse i lettori del *Monitore* ricorderanno che io ho combattute le proposte che fa l'on. Saporito sulle tariffe, e naturalmente oggi sono più che mai spinto a combatterle, dopo gli abusi che ha già commesso il Governo, e quelli maggiori che si minacciano.

Il deputato Saporito parte da un principio giusto quando dice che: « la tariffa non deve rappresentare soltanto la remunerazione del trasporto, ma anche l'interesse e l'ammortamento del capitale impiegato nelle costruzioni e negli impianti ». Ma poi sbaglia nella applicazione.

Infatti egli dice che, tenendo conto di tutto, bisogna studiare le riforme delle nostre tariffe ferroviarie in modo che « non venga ad essere diminuito l'attuale reddito netto che va all'Erario ».

Evidentemente l'on. Saporito contraddice a se stesso, che in altra parte del suo lavoro si lagna amaramente che questo reddito netto che va all'Erario sia troppo esiguo, e non rappresenti nemmeno l'uno per cento del capitale di primo impianto.

Così il concetto direttivo di ogni riforma di tariffa deve essere di far aumentare, sia pure lentamente, ma costantemente, il prodotto netto che ricava l'erario dall'esercizio ferroviario. E tanto più è necessario di insistere su di ciò, perchè oggi, con la più grande facilità, il Governo stesso fa gettito del suo prodotto ferroviario, per speciose ragioni, per considerazioni politiche.

E poi vi è una gravissima considerazione che è costantemente lasciata in disparte da tutti gli uomini politici che vogliono occuparsi delle cose ferroviarie, e questa considerazione è che non si possono fare dei ribassi di tariffa senza provvedere contemporaneamente, o meglio ancora anticipatamente, alle spese di aumenti patrimoniali che diventano necessarie per l'aumento di traffico che viene dal ribasso delle tariffe.

* *

La settimana scorsa abbiamo rilevato la importante pubblicazione fatta nella *Nuova Antologia* del 1° giugno dall'illustre *Dilettante emerito*. Oggi dobbiamo far rilevare

che nel numero successivo vi è una risposta dell'on. Edoardo Pantano, il quale naturalmente combatte a fondo per l'esercizio di Stato.

E' inutile il dire che l'on. Pantano è più che mai convinto della bontà dell'esercizio ferroviario fatto direttamente dallo Stato, che secondo il suo giudizio costituisce un vero progresso dal quale vengono direttamente e indirettamente infiniti benefici al Paese, ed anche al bilancio dello Stato.

Ma la ragione più valida per la quale si combatte da noi l'esercizio di Stato, sta precisamente nel fatto che esso è patrocinato da uomini come il Pantano, i quali vogliono che l'esercizio ferroviario diventi un'arma politica, mettendo da parte ogni considerazione tecnica ed economica.

Precisamente perchè noi vogliamo che non vi sieno nè tariffe di favore, nè tanto meno tariffe di penetrazione, che sono tanto care all'on. Pantano, desideriamo che il Governo, che non è in grado di resistere alle influenze politiche, sia legato da contratti con Società private, le quali, alla loro volta, dovendo servire il capitale dei loro azionisti, hanno interesse comune coll'Erario pubblico e con la massa dei contribuenti, di far aumentare i proventi ferroviari.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 19 maggio 1904

(Cont. — Vedi N. 23).

In conto primo fondo di riserva.

Su diverse linee si sono eseguite opere di difesa contro i fiumi e contro i torrenti, contro le alluvioni e contro le mareggiate.

Si sono rafforzate varie opere d'arte su diverse linee; si è alzata la ferrovia in un tratto della linea Roma-Orte e si è deviata in altri delle linee Bologna-Otranto e Roma-Sulmona.

Si sono continuati i lavori di consolidamento della ferrovia Roma-Firenze in corrispondenza della frana Paoli e ultimati i lavori di assestamento della linea Bologna-Otranto al ponte Cillareyes, ripristinando l'esercizio sulla linea principale.

Si è, infine, provveduto al servizio per l'estinzione degli incendi in molte stazioni.

Lavori di completamento in conto costruzioni dello Stato.

Si sono ultimati i lavori per ampliare le stazioni di Sondrio e di Parma, e ultimati quelli per l'ampliamento della stazione di Macerata; si sono pure ampliati i piani caricatori in diverse stazioni; si è costruita una casa cantoniera doppia sulla linea Ponte San Pietro-Seregno e si sono ampliate 21 case cantoniere sulla linea Colico-Sondrio-Chiavenna.

Si sono eseguiti i lavori complementari a quelli del terzo gruppo d'impianto della stazione di Firenze al Campo di Marte, quelli per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione stessa, e si sono apportati miglioramenti in varie officine.

Si sono impiantati nuovi binari di servizio nelle stazioni di Portogruaro, San Biagio e Poggio Rusco; rafforzati i binari di corsa e i binari di raddoppio nelle stazioni della linea Sondrio-Colico-Chiavenna e lungo la Mestre-Portogruaro.

Si è completata la massicciata sulle linee Brescia-Iseo, Mestre-Portogruaro e Fabriano-Urbino.

Si sono eseguiti lavori di completamento e di assestamento a diverse gallerie e ad alcuni manufatti sulle linee Roma-Sulmona, Colico-Chiavenna e Fabriano-Urbino, riordinando su quest'ultima il servizio d'acqua mediante la co-

struzione di cisterne, di nuovi pozzi e l'approfondimento di quelli esistenti.

Si sono ultimati i lavori per la deviazione della Colico-Sondrio in corrispondenza del cono di deiezione del torrente Tartano.

III. — Lavori diversi

Si sono pressochè completati gli impianti ed adattamenti nelle officine, nelle stazioni e lungo le linee in relazione alle disposizioni di legge per prevenire infortuni sul lavoro nell'esercizio delle strade ferrate.

Si sono inoltre estesi i provvedimenti atti ad impedire il diffondersi della malaria, applicando le prescritte difese a 145 case cantoniere e 6 garette ed agli alloggi nelle stazioni di Gazzo Bigarello, Casteldario, Bonferraro, della linea Monselice-Cerea; nella fermata di Monteprandone, sulla Ascoli-S. Benedetto, e nelle stazioni di Carovigno, S. Vito d'Otranto e Brindisi.

IV. — Spese di costruzione.

Il capitale costruzioni ed immobili di proprietà sociale, al 31 dicembre 1902, importava . . . L. 620,107,663.32

Aggiungendo le spese dell'anno 1903 per lavori in conto capitale sulle linee in esercizio » 227,613.62
L. 620,335,276.94

e detraendo le regolarizzazioni di spese per costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell'esercizio (articolo 101 del capitolato) » 290,810 —

il capitale al 31 dicembre 1903 importa L. 620,044,466.94

V. — Esercizio.

§ 1. — Lunghezza delle linee e lunghezza media esercitata.

La rete principale, non avendo subita modificazione alcuna, rimase, al 31 dicembre 1903, della lunghezza di chilometri 4309.259. La rete secondaria invece, accresciuta di km. 0.926 per l'apertura all'esercizio, avvenuta col 1° agosto, della diramazione al porto di Gallipoli, risultò alla stessa data di km. 1511.264 (1).

La lunghezza complessiva delle due reti al 31 dicembre 1903 era quindi di km. 5820.523; tenendo però conto della data d'apertura all'esercizio della diramazione suddetta, la lunghezza media esercitata nel decorso anno risulta di chilometri 5819.985.

§ 2. — Materiale rotabile in servizio.

Dal quadro allegato n. 7 si rilevano le variazioni e modificazioni apportate al materiale rotabile durante l'anno 1903: nel quadro stesso è pure indicato lo stato di tale materiale al 31 dicembre u. s.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

Il confronto del quadro allegato n. 8 con quello analogo dell'anno precedente, fa rilevare che nel 1903 si ebbero 490,447 km. in più nella percorrenza dei treni viaggiatori e 643,196 in quella dei treni merci.

Tali aumenti sono dovuti, per quel che riguarda i treni viaggiatori, all'effettuazione durante la primavera di un diretto da Venezia a Firenze, oltre a quello solito ad effettuarsi negli anni precedenti in senso inverso, ai molti treni speciali effettuati per feste, escursioni. ecc., ed in special modo per pellegrinaggi a Roma, Loreto, Assisi e Valle di Pompei; per i treni merci, all'aumento sempre progressivo di tutti i rami del traffico e segnatamente ai trasporti dei prodotti vendemmiali dalle Puglie per l'Alta Italia e per l'estero.

§ 4. — Interruzioni ed altri accidenti nel servizio.

Nel 1903 non si ebbero a lamentare che poche interruzioni e tutte di limitatissima importanza: basta accennare

(1) Non compresi km. 35.997, lunghezza complessiva di alcuni tratti che, appartenenti alla rete principale, sono anche esercitati come facenti parte della rete secondaria.

a quella per neve verificatasi dal 3 al 4 febbraio sulla linea Castellammare Adriatico-Roma, fra le stazioni di Pescara e Collarmele; alle altre per alluvione fra Meolo e S. Donà di Piave, sulla linea Portogruaro-Venezia, il 31 ottobre; fra Castel Madama e Vicovaro, sulla linea Sulmona-Roma, il 7 ed 8 dicembre; fra Piediluco e Greccio, sulla linea Aquila-Terni, dall'8 al 9 del mese stesso; a quella per frana verificatasi dal 13 al 16 settembre fra Dogna e Chiusoforte, sulla Pontebba-Udine; alle altre, infine, di brevissima durata su varie linee per fuorviamenti o guasti del materiale.

Di tutti gli accidenti occorsi nell'anno 1903 figurano le solite notizie nel prospetto allegato n. 10, le cifre del quale, specialmente per quel che riguarda i viaggiatori morti e feriti per causa del servizio, non sarebbero superiori a quelle dell'anno precedente, se non si dovesse lamentare l'investimento, avvenuto la sera del 27 agosto fra Codroipo e Pasion Schiavonesco, del facoltativo militare 2465 contro il facoltativo 2468, composto di materiale vuoto, che cagionò la morte del personale di macchina del primo di detti treni e di 12 militari, mentre altri 144 rimasero più o meno gravemente feriti.

Oltre a tale doloroso accidente, sono da notare: l'urto del treno 107 contro il 1052 a Montevarchi, il 17 gennaio, col ferimento di due agenti sociali, del messaggero postale, di un viaggiatore e danni sensibili al materiale; l'urto del diretto 70 contro una colonna di carri in manovra a Rimini, il 31 gennaio, senza danni alle persone, ma con guasti rilevanti al materiale; l'urto del treno 256 contro il 1696 a Frattamaggiore, il 18 marzo, con danni sensibili al materiale e ferimento leggiero del macchinista, di due guardafreni e di una viaggiatrice; il fuorviamento del treno 706 all'entrata della stazione di Tortoreto, il 29 aprile, coll'uccisione di un agente rimasto schiacciato sotto i carri rovesciati, il ferimento al macchinista e gravi danni al materiale rotabile e a quello d'armamento; lo sviamento, per rottura di un asse, del treno 623 del 19 luglio fra Belluno e Sedico Bribano, colla morte di un frenatore; l'investimento, il 22 agosto, in stazione di Saletto, del treno 431 contro sei carri, col ferimento di una viaggiatrice e di un'operaia intenta allo scarico dei detti carri; l'investimento di un capo-manovra e di un manovratore da parte del treno 711 a Foggia, il 10 settembre, coll'uccisione del primo ed il ferimento del secondo; l'urto a Benevento, il 21 settembre, del treno NP contro una colonna di carri in manovra, col ferimento di tre agenti sociali e gravi danni al materiale; l'urto del treno 1452, entrato a disco chiuso a Ferrara il 27 settembre, contro una colonna di carri, senza danni alle persone, ma con sensibili guasti al materiale; l'urto, per falso scambio, del treno 908 contro il 905 del 27 ottobre a Montecalvo, col ferimento di due viaggiatori e di un agente sociale, mentre tre agenti e alcuni altri viaggiatori riportarono contusioni di poca entità; il fuorviamento, infine, per intempestiva manovra dello scambio d'entrata a Dervio, del treno 112 del 15 novembre, col ferimento di un agente e leggieri contusioni ad alcuni viaggiatori. (Continua).

SOCIETÀ ANON. DELLE FERROVIE NORD-MILANO

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

I risultati dell'esercizio 1903, del quale presentiamo il Rendiconto per la vostra approvazione, sono stati compromessi in modo assai sensibile da uno sciopero del nostro personale, che ci costrinse, dal 13 settembre al 3 ottobre, alla sospensione completa del traffico merci ed a ridurre a pochi treni il servizio viaggiatori.

Non ci fu possibile scongiurare lo sciopero in causa delle pretese esorbitanti dei nostri agenti, le quali, se accettate, avrebbero cagionato oneri superiori alle forze finanziarie della Società, oltre allo sconvolgimento del suo ordinamento.

Le pretese erano tanto più ingiustificate perchè non tenevasi alcun conto del concordato, che, in seguito alle concessioni fatte, aveva con soddisfazione degli agenti messo

termine nel 1901 ad uno sciopero di breve durata. I miglioramenti accordati in tale occasione dalla Società furono dai delegati del personale ritenuti così soddisfacenti che essi, nelle riunioni del personale e nelle loro pubblicazioni, li qualificarono una vittoria e dichiararono di ritenere che in avvenire nessuna agitazione si sarebbe più rinnovata.

In seguito al rifiuto della Società di concedere quanto gli agenti richiedevano, avendo questi cessato dal lavoro con manifesta violazione dei loro obblighi, la Società dovette ritenere il contratto di locazione d'opera risolto per loro colpa ed intraprese a ristabilire il servizio assumendo nuovo personale.

L'attitudine della Società fu favorevolmente giudicata dall'opinione pubblica e gli agenti, riconoscendo di essere stati mal consigliati, domandarono di riprendere servizio senza condizioni, ciò che sventuratamente fu possibile soltanto nella misura dei posti rimasti disponibili.

Dopo la ripresa del lavoro la Società, per dimostrare le sue buone disposizioni in riguardo del personale, e dando esecuzione a quanto aveva già manifestato, elevò dal 3 al 5 0/0 delle paghe il suo contributo per il fondo di previdenza del personale, oltre ad destinare una somma importante per aumentare il fondo degli agenti più vecchi.

La perdita d'introito durante lo sciopero fu di L. 255,000, a cui sono da aggiungere circa 22,000 lire, dovute alle Amministrazioni corrispondenti per servizi da loro prestati in tale periodo di tempo. In conseguenza di tali circostanze l'utile dell'esercizio che nel 1902 fu di L. 912,311.46, si trova ridotto a L. 662,921.49, che vi proponiamo di ripartire come segue:

RIPARTO DELL'UTILE

Al fondo di riserva	L. 33,063.40
Dividendo alle 23276 Azioni di preferenza.	» 465,520. —
» » 16000 » ordinarie.	» 96,000. —
Ammortamento mediante rimborso di Azioni di preferenza	» 52,020.53
Partecipazione agli Amministratori e Sindaci	» 14,725.35
Residuo	» 1,592.21
Totale	L. 662,921.49

Il dividendo assegnato alle azioni di preferenza si paga, come di regola, al 1° febbraio ed al 1° agosto e quello per le azioni ordinarie, che sarà di L. 6 per ciascuna azione se voi approverete le nostre proposte, verrà pagato incominciando dal 1° maggio p. v., contro consegna della cedola n. 41. All'estero il pagamento sarà effettuato in franchi alla pari.

Il Bilancio ed il Conto Profitti e Perdite non richiedono che i pochi schiarimenti di cui in appresso:

BILANCIO.

Attività:

Costo linee. — E' in aumento di L. 48,242.52, somma non eccedente quanto richiede il normale miglioramento ed ingrandimento dei nostri impianti. Però, tenuto conto delle azioni e delle obbligazioni ammortizzate, il costo delle linee risulta inferiore di L. 44,257.48 a quello che figura nel Bilancio dello scorso anno.

Materiale rotabile. — Come vi dicemmo nella nostra Relazione dello scorso anno, abbiamo nel 1903 acquistato tre locomotive per treni viaggiatori e 90 carri merci, per far fronte al continuo aumento del traffico. In conseguenza di tali acquisti il costo del materiale rotabile aumentò di L. 409,045.

Partecipazioni diverse. — Questa voce comprende la nostra interessenza nella Società delle ferrovie e tramvie elettriche di Varese. Mancando a tale Società le risorse per ultimare le sue costruzioni e provviste, decise di procurarsele aumentando il proprio capitale; ma, per assicurarsi il concorso finanziario a tal uopo indispensabile, essa dovette ridurre il capitale primitivo alla metà del valore nominale. Ne risultò quindi una diminuzione di L. 77,141.60 sul valore nominale delle azioni che noi possedevamo.

Avendo però, ad esempio degli altri interessati nell'azienda, sottoscritto per L. 72,500 dell'aumento di capitale, l'importo delle Partecipazioni diverse risulta di L. 149,500.

Passività:

Il valore dei titoli ammortizzati ammonta al 31 dicembre 1903 a L. 754,500, iscritte nel Bilancio a diminuzione del Costo Linee. Detta somma si ripartisce come segue:

Azioni privilegiate	L. 362,000
Obbligazioni	» 392,500

PROFITTI E PERDITE.

Il progressivo aumento dei nostri introiti, inceppato nei due ultimi anni dalla concorrenza della linea Milano-Varese della Rete Mediterranea, riprese nel corrente esercizio il suo corso normale; sventuratamente però la perdita d'introito durante lo sciopero del nostro personale non solo assorbì il maggior prodotto verificatosi a tutto agosto, ma fu causa che l'esercizio si chiudesse con un minor introito di L. 140,509.95. Se non vi fosse stata la perdita summentovata si sarebbe invece ottenuto un maggior prodotto di L. 136,491. Si tratta di una perturbazione accidentale che speriamo di non veder più rinnovarsi.

Le spese sono in aumento di L. 42,509.30. La sospensione dell'esercizio regolare durante lo sciopero motivò soltanto una leggiera diminuzione di spese, mentre che per contro il servizio ridotto da noi fatto in tale periodo, sebbene pochissimo produttivo, ci costrinse a spese straordinarie rilevanti: d'altra parte lo sviluppo del traffico che, come dicemmo, continuò a verificarsi nel corrente dell'anno richiese corrispondenti aumenti di spesa.

Per i deprezzamenti abbiamo stanziato una somma superiore a quella iscritta nel Conto Profitti e Perdite dello scorso esercizio, ma la destinammo esclusivamente a pareggiare la diminuzione di valore delle azioni della Società delle ferrovie e tramvie elettriche di Varese che avevamo in portafoglio, come spiegammo più sopra.

Le diverse circostanze sopracitate causarono una rilevante riduzione dell'utile dell'esercizio. Sebbene da qualche anno delusi nelle legittime previsioni di rendimento dell'azienda sociale, non possiamo tuttavia che confermare la nostra fiducia nel suo avvenire; fiducia per nulla meno- mata dalle scosse avute, essendo queste meramente accidentali. L'incremento del nostro traffico è confermato anche dagli introiti finora conseguiti nel 1904.

Come vi annunciavamo nella nostra ultima Relazione, durante l'Esercizio scorso abbiamo emesso altre 1600 delle nostre obbligazioni 4 0/0, a condizioni vantaggiose.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Traforo del Sempione.

Riceviamo dal solerte nostro corrispondente d'Iselle, in data 21 giugno:

Eccovi due notizie sul Sempione:

Sebbene un giornale di Torino annunci che al Sempione rimanga ancora un chilometro di roccia da forare, siamo autorizzati a smentire tale notizia col dire che detta cifra è errata di parecchio. Difatti, essendo la lunghezza totale della galleria misurata dai portali principali di 19,760 metri, e trovandosi l'attacco di Briga alla progressiva 10,382.20, e quello d'Iselle a 8690.60, ciascuna misurata dal suo imbocco, avremo un totale di galleria forata di metri 19,072.80, che dedotti dalla cifra sovraddetta danno metri 687.20 di roccia da perforare. L'avanzamento sul versante italiano, che attualmente è il solo attivo, perchè, come si sa, quello di Briga venne sospeso in maggio, causa l'acqua termale trovata in ab-

bondanza nel cunicolo di avanzata, che già trovansi in contropendenza, procede regolarmente; difatti si perforano metri 6.50 al giorno. Se la roccia continuerà a mantenersi buona come presentemente, gli ultimi metri che separano i due attacchi verranno abbattuti in ottobre, e così il Tunnel del Sempione, che sarà il più lungo del mondo, potrà venire aperto al traffico internazionale nella primavera del 1905.

La temperatura della roccia sul nostro versante è di 41°.

Sabato sera la galleria del Sempione venne visitata dal Sindaco di Torino, senatore Frola, proveniente dalla ispezione fatta delle linee di accesso al Sempione: Santhià-Borgomanero-Arona e Arona-Domodossola, di cui sono concessionari il Comune di Torino e la Provincia di Milano rispettivamente.

Accompagnavano il senatore Frola il comm. ing. Crosa, il prof. ing. Cappa, l'ing. Fenoglio Michele, il Segretario-Capo cav. Testera e il cav. Scotto dell'Ufficio municipale, e parecchi ingegneri della Mediterranea, tra cui Rodi, Bazzero, Ferrari, Mangiarotti, Goggi e quelli dell'Impresa Brandt e C.: Pressel, Cattò, Lanino. Guidati da questi ultimi gli illustri visitatori si portarono sino alla fronte d'attacco del Tunnel principale, e percorrendo a piedi circa tre chilometri di galleria, ebbero agio di farsi un'idea completa dei lavori sotterranei del lungo Tunnel, dolenti di non poter visitare i cantieri e le installazioni esterne per mancanza di tempo. Difatti i signori visitatori, usciti dal Tunnel alle ore 21, proseguirono subito per Varzo, ove pernottarono, e l'indomani per Domodossola e Torino.

*

La rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale del Sempione è stata costituita così:

Pozzo comm. avv. Marco, deputato al Parlamento — Ottolenghi comm. ing. Vittorio, ex-ispettore generale delle Strade ferrate, a riposo — Sanguigni comm. rag. Giovanni, ispettore capo delle Strade ferrate — Borromeo conte Giberto, rappresentante città e provincia di Milano — Gallino ing. Natale, rappresentante città e provincia di Genova — Lampugnani comm. Luigi, direttore d'esercizio del primo compartimento della Rete Mediterranea — Alzona comm. ing. Luigi, direttore d'esercizio del movimento e traffico della Rete Adriatica.

><

Per le ferrovie siciliane.

A Montecitorio si sono radunati, sotto la presidenza dell'on. Bonanno, pro-sindaco di Palermo, trentacinque deputati siciliani insieme a vari senatori dell'isola, per discutere sulla questione delle ferrovie siciliane complementari. Avevano aderito altri dieci deputati. L'adunanza votò all'unanimità un ordine del giorno col quale si invita il Governo a presentare un progetto di legge per la concessione a queste linee di un sussidio di L. 8500 al chilometro per un massimo di 70 anni.

Per l'acquedotto pugliese.

Nei giorni scorsi si è riunita la Commissione parlamentare per l'Acquedotto Pugliese. Erano presenti tutti i commissari.

L'on. Carcano ha dato lettura della relazione, che illustra ampiamente il controprogetto della Commissione, accettato dal Governo. Nel controprogetto si tien conto delle varie osservazioni e proposte fatte nelle precedenti riunioni. Le principali modifiche introdotte sono le seguenti:

La somma di 43 milioni, che il Ministero proponeva di prelevare dal fondo delle bonifiche, viene ridotta a 26, e si stabilisce che le somme stornate saranno reintegrate in non più di cinque esercizi, a cominciare dal 1924-25 in rate annuali, non inferiori a L. 5,200,000.

E' stabilito che l'acqua deve portarsi all'interno di ogni abitato, e che i prestiti di favore, da concedersi ai Comuni per la canalizzazione interna, saranno fatti dalla Cassa dei depositi e prestiti al 2,50 per cento.

L'opera dovrà essere compiuta non più tardi del 31 dicembre 1920.

L'articolo 12 del progetto ministeriale diventa articolo primo del controprogetto, e il termine di 18 mesi, per bandire una nuova gara con le modifiche introdotte, viene ridotto a un anno.

Salvo alcune riserve dell'on. Giusso all'art. 6 del controprogetto, la relazione è stata approvata all'unanimità, con facoltà all'on. Carcano di presentarla alla Camera.

><

Il riscatto delle Meridionali e la soluzione del problema ferroviario.

La Camera, nella seduta del 19 corr., ha approvato il seguente disegno di legge:

Art. 1. — Il Governo del Re è autorizzato a stipulare un accordo con la Società per le Strade ferrate meridionali al fine di prorogare al 31 dicembre 1904 il termine utile per il diffidamento da notificarsi in caso di riscatto delle linee concesse, qualora lo Stato intenda valersi della facoltà di cui al primo comma dell'art. 8 del contratto approvato con legge 27 aprile 1885, numero 5048 (serie 3*), per l'esercizio della Rete Adriatica.

Art. 2. — E' prorogato al 30 novembre 1904 il termine della presentazione di un disegno di legge per stabilire in qual tempo sarà da effettuarsi il riscatto delle ferrovie Domodossola-Arona e Santhià-Borgomanero-Arona, giusta l'art. 3 della legge 30 dicembre 1901, n. 530.

Ha pure approvato il seguente ordine del giorno, accettato dal Ministero:

« La Camera prende atto delle dichiarazioni del Governo, che i lavori di conservazione, manutenzione, rinnovazione e migliorie pertinenti ai tre fondi di riserva e alla Cassa per gli aumenti patrimoniali nelle linee e per il materiale non saranno rallentati entro i limiti dei mezzi rispettivamente disponibili su ciascun fondo e ciascuna cassa sino al 30 giugno 1905 e che entro il 30 novembre 1904 saranno presentate proposte definitive intorno alla soluzione del problema ferroviario ».

><

Congresso delle Società tramviarie.

Nel mattino di giovedì scorso, a Bologna, si è inaugurato il Congresso dell'Associazione tramviaria italiana.

Erano rappresentate 78 società di trams a vapore, elettrici ed a cavalli, con uno sviluppo di circa 4000 chilometri sopra 254 linee. Presiedeva il Congresso l'ingegnere Achille Parenzo, direttore dei trams di Bologna.

La discussione si è iniziata ampiamente sul tema del servizio cumulativo fra le grandi reti. Poscia l'ing. Rigoni di Milano lesse una memoria sulla trazione elettrica applicata alle tramvie.

Nella seduta pomeridiana il Congresso deliberò come sede del prossimo Congresso, nel novembre 1905, Napoli.

><

Per le gite di piacere e d'istruzione.

Con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici venne approvata una nuova tariffa speciale di andata e ritorno, a vetture complete, applicabile alle comitive di viaggio-

tori che effettuano gite di piacere o di istruzione, vellevole, in via di esperimento, per un anno, a datare dal 1° luglio 1904, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Ferrovie della Sicilia.

Queste tariffe offrono per l'uso di una vettura, entro zone: fino a 50 chilometri, da 51 a 100, da 101 a 150 e da 151 in poi, prezzi molto ridotti in confronto della tariffa ordinaria, e decrescenti a seconda del numero delle vetture che verranno utilizzate dalla comitiva.

Trattasi di un provvedimento del quale già si è fatto un breve e soddisfacente esperimento e che ora viene confermato per un esperimento più lungo, con talune modificazioni che si riscontrarono necessarie in confronto della prima proposta di massima.

><

Pei danneggiati dalle alluvioni e frane.

Con recente Decreto Reale venne istituita una Commissione con l'incarico di esaminare le domande di sussidi presentate dalle Provincie, Comuni, Consorzi costituiti o da costituire, come ancora le domande di mutui e i prestiti, presentate dalle Provincie, dai Consorzi di Comuni, dai Comuni e dai privati, danneggiati dalle alluvioni e frane del secondo semestre dell'anno 1902, e di dare sopra le medesime il suo parere, uniformandosi a quanto stabilisce in proposito la Legge 8 luglio 1903, n. 311, ed il Regolamento per l'esecuzione di essa, approvato con R. Decreto 27 marzo 1904, n. 166. La Commissione è stata composta da un senatore del Regno, da un deputato al Parlamento, da un Ispettore Generale nel Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, da un Capo-Divisione del Ministero del Tesoro e da un Capo-Sezione del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Ferrovia Giulianova-Teramo.

(Esercizio economico).

In relazione al Decreto Reale 19 maggio u. s., col quale venne approvata l'attuazione di un esercizio economico sulla linea Giulianova-Teramo, limitato al servizio viaggiatori, il Ministro dei Lavori Pubblici, con un suo recente decreto, ha approvato le tariffe passeggeri proposte dalla Società esercente la Rete Adriatica e da applicarsi coll'attuazione del nuovo servizio.

Le tariffe medesime considerano due sole classi, la 1^a e la 3^a, ed hanno i prezzi per i biglietti di sola andata, e di andata e ritorno (i quali ultimi valgono soltanto per giorno in cui sono rilasciati), e quelli a metà prezzo per ragazzi di statura fra m. 0.90 e m. 1.15 che viaggiano accompagnati da persone adulte, e per conduttori del bestiame.

><

L'uso delle grue idrodinamiche a Venezia.

Su proposta della Società esercente la Rete Adriatica il Ministero dei Lavori Pubblici ha autorizzata la proroga per un altro anno, e cioè fino al 30 giugno 1905, dell'agevolazione relativa all'abrogazione dei diritti per l'uso delle grue idrodinamiche negli scali ferroviari di Venezia nel caso di trasporti cotone destinati all'estero per la via del Gottardo.

><

Per le esportazioni dalle Puglie.

Il Consiglio provinciale di Terra d'Otranto, allo scopo di sollevare alquanto le deprese condizioni economiche delle popolazioni delle Puglie, facilitando e rendendo più remunerativa l'esportazione delle derrate da quella regione, ha deliberato di domandare al Governo: 1) la costruzione

del secondo binario da Lecce a Bologna; 2) la concessione e l'aumento del sussidio chilometrico nella misura necessaria per assicurare la costruzione delle ferrovie complementari da concedersi all'industria privata, in quelle contrade del mezzogiorno che si trovano più lontane dalle linee esistenti; 3) la sistemazione dei porti anche minori col più largo concorso dello Stato; 4) la riduzione e coordinazione dei noli marittimi e delle tariffe ferroviarie.

><

Esecuzione di nuove opere pubbliche.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzata l'esecuzione dei lavori sottoindicati per l'ammontare di oltre L. 600,000:

Costruzione del tratto dalla stazione ferroviaria di S. Pietro Avellana all'abitato omonimo della strada provinciale n. 70 (Campobasso), per L. 117,300;

Consolidamento e completamento del terzo tronco della strada provinciale n. 10 (Salerno), per L. 75,083;

Lavori stradali nelle provincie di Genova, Salerno, Sassari e Torino, per L. 21,071;

Ordinaria manutenzione, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, delle opere di bonifica di Bientina, comprese nel bacino del canale Ozzeri e Rogio, fra Palazzaccio e Rigoli (Lucca), per L. 78,495;

Urgenti riparazioni di danni ad un canale del Polder e maggiori fondazioni alle opere d'arte della bonifica della valle Fiume Grande, nell'Agro Brindisino (Lecce), per L. 44,124;

Lavori diversi nei porti di Procida e di Pesaro, per L. 17,100;

Lavori ferroviari diversi, per L. 255,575.

><

Linea Torino-Milano.

(Viaggiatori di terza classe).

La Società Mediterranea ha disposto, in via di esperimento, che siano ammessi nel treno diretto 17 a Torino P. N. e a Torino P. S. i viaggiatori di terza classe con biglietti a tariffa intera e di abbonamento per Chivasso ed oltre, e ciò onde favorire il ritorno serale dei viaggiatori diretti da Torino alle stazioni della linea Torino-Milano.

><

Derivazione di acque pubbliche.

La Ditta Luigi Sala, di Milano, ha presentato il progetto e la domanda per ottenere la concessione di derivare acqua dal fiume Liro, in corrispondenza alla frazione di Campaggio (Comune di S. Giacomo e Filippo, provincia di Sondrio). La quantità d'acqua da derivarsi sarebbe di moduli 15,1 al minuto secondo, onde utilizzarne 15 su un salto di metri 110.50 e sviluppare una forza di cavalli dinamici nominali 2210.

Scopo della Ditta sarebbe quello di fornire, mediante un trasporto di energia elettrica, la forza necessaria per animare un cotonificio (filatura, tessitura, tintoria) da impiantarsi in Comune di Chiavenna o altrove.

Le opere per la presa e condotta dell'acqua comprenderebbero: la diga per la derivazione, un serbatoio di deposito, uno sfioratore, cui susseguirebbe il canale, che metterebbe capo alla vasca o serbatoio di carica, la condotta forzata, che da questo si dipartirebbe, per arrivare all'officina di produzione della forza, e finalmente di un piccolo tronco di canale di scarico che restituirebbe l'acqua al fiume Liro.

La spesa per tale derivazione viene preventivata in L. 310,000.

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Gara aperta di rotaie).*

La Società Adriatica ha diramato gli inviti alle Ditte che intendono concorrere alla gara per la fornitura di tonnellate 1886 di rotaie di acciaio per l'armamento del raddoppio di binario fra le stazioni di Padova e di Monzelve.

(Contratti stipulati).

La stessa Società ha presentato all'approvazione i contratti stipulati colle seguenti Ditte:

Dell'Orso e C., di Foligno, per la fornitura e posa in opera dei materiali per il rafforzamento delle travate metalliche sul fiume Pescara, sulla linea Pescara Aquila-Terni;

Pietro Tugnoli, per l'ampliamento della stazione di Prato in dipendenza del raddoppio del binario fra le stazioni di Firenze e di Pistoia.

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Contratti stipulati).*

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i contratti stipulati colle Ditte sottonotate per le seguenti provviste:

Ditta Società Elettrotecnica Italiana di Torino, per la fornitura del macchinario elettrico per le Officine di Pietrarsa in Napoli;

Officine Meccaniche e Fonderie M. Ansaldo e C. di Torino, per la fornitura di macchine-utensili per le Officine suddette;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la fornitura di carrelli trasbordatori per la stazione centrale di Pisa.

*Proposte di nuovi lavori**approvate dal R. Ispettorato Generale.***RETE MEDITERRANEA:**

Rinforzo delle travi trasversali e delle lungherine del ponte in ferro a tre luci sul Ticino a Sesto Calende, sulla linea Rho-Arona, per L. 55,883.

Aumento della portata del pozzo del rifornitore della stazione di Arbia, sulla linea Chiusi-Empoli, per L. 2700.

Sistemazione delle trasmissioni della stazione di Laverno, per L. 980.

Cambiamento del sistema di chiusura dei passaggi a livello ai km. 12.415 e 13.605, della linea Pinerolo-Torre Pellice, per L. 1260.

RETE ADRIATICA:

Prolungamento di m. 12 del binario delle « allèges », impianto di un binario tronco sulla banchina di levante ed allargamento della banchina alla Sanità marittima, nella stazione di Brindisi Porto, per L. 7800.

Impianto di una condotta d'acqua in servizio del rifornitore della stazione di Perugia, per L. 330.

Ampliamento e sistemazione generale della stazione di Vicenza (1° gruppo di lavori), per L. 84,600.

Copertura del pozzo di S. Patrizio che fornisce l'acqua alla stazione di Orvieto, per L. 550.

Impianto di due suonerie elettriche di controllo del disco nella stazione di Savignano-Greci, sulla linea Foggia-Napoli, per L. 590.

Impianto di apparecchi elettrici di controllo al segnale a disco verso Sulmona, della stazione di Antrodoco, per L. 1150.

Completamento dei lavori di sistemazione dei segnali nella stazione di Modena, per L. 1300.

RETE SICULA:

Impianto di passamani per guidare i viaggiatori alle biglietterie nel vestibolo partenze della stazione di Palermo, per L. 500.

> <

*Proposte di nuovi lavori**presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.***RETE ADRIATICA:**

Formazione di mezzanini e costruzione di pavimenti in legno in alcuni locali dell'ufficio postale della stazione di Castellammare Adriatico, per L. 2150.

Ricostruzione del rifornitore della stazione di Anversa-Scanno sulla linea Roma-Sulmona, per L. 5500.

Acquisto di 150 batterie da accumulatori elettrici, per L. 58,540.

Ampliamento del servizio merci e costruzione di nuovi alloggi e di una platea di lavaggio nella stazione di Bovino, per L. 70,400, di cui L. 54,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del piazzale per il deposito del combustibile nella stazione di Fabriano, per L. 13,500, di cui L. 10,600 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Bologna, per L. 1850.

Rinnovamento in acciaio con modello R A-36 S di metri 25,518.51 di binario sulla linea Udine-Pontebba, fra le stazioni della Carnia e di Moggio e fra quelle di Resiutta e di Pontebba, per L. 46,500, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di un fabbricato isolato per latrine nella fermata di Aielli, sulla linea Roma-Sulmona, per L. 1380.

Impianto di un binario tronco per il carico e scarico diretti delle merci nella stazione di S. Donà di Piave, per L. 32,250 (di cui L. 14,000 per i lavori da appaltarsi), oltre il materiale metallico d'armamento.

Acquisto di tonnellate 183,670 di rotaie d'acciaio per rinnovare metri 25,518.51 di binario di corsa della linea Udine-Pontebba, fra i km. 40.282-45.451 e fra i chilometri 47.758-68.682, fra le stazioni di Carnia e di Moggio e fra quelle di Resiutta e di Pontebba, per L. 421,800, di cui L. 406,000 per la provvista.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto del binario di precedenza e di un'asta di manovra nella stazione di Gazzada sulla linea Gallarate-Varese, per L. 93,000, oltre il materiale d'armamento.

Costruzione di muretti paraghiaia ai manufatti a trave metalliche ai km. 35.856 e 36.463 della linea Milano-Vigevano, per L. 670.

Impianto del pozzo tubolare in stazione di Castellafiero, per L. 730.

Rinforzi al ponte sul Ticino a Sesto Calende, per L. 1540.

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Frascati, per L. 750.

Rifacimento in acciaio di metri 3676 di binario in ferro modello V-5 fra le stazioni di Roccastrada e di Paganico sulla linea Montepescali-Asciano, per L. 29,605, oltre il materiale metallico d'armamento.

Rifacimento di metri 210 di binario in ferro modello S e di due scambi semplici in ferro modello S nella stazione di S. Giovanni d'Asso, per L. 2950, oltre il materiale d'armamento.

Impianti per la disinfezione dei carri per il trasporto di bestiame nella stazione di Sarzana, per L. 14,200.

> <

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha trattato, fra gli altri, gli affari seguenti, relativi ad opere pubbliche:

Modificazioni al regolamento per l'esecuzione della legge sui porti;

Completamento e consolidamento del tronco dell'abitato di Uria a Rocca S. Marco, della strada provinciale n. 53 (Messina);

Sistemazione dell'argine destro del Monticiano, dal ponte di Redigole alla casa Buringan, e parziale riordinamento dell'argine sinistro in Comune di Motta di Livenza (Treviso);

Costruzione di repellente sulla sponda destra del Piave presso la sua foce, in località Gaggiola di Contellazzo (Treviso);

Difesa frontale al frolo Palada, sulla sinistra del Po di Venezia (Bottrighe).

> <

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di competenza amministrativa e giudiziaria a giudicare di cose riguardanti le tramvie a trazione meccanica, la Cassazione di Roma ha sentenziato nel modo seguente:

« Presupposto necessario per l'esplicazione della giurisdizione, domandata al magistrato ordinario, di conoscere della lesione di un diritto civile, prodotto da un atto amministrativo, è logicamente quello della competenza del magistrato medesimo ad indagare e decidere sulla legittimità o meno dell'atto amministrativo, che di quella lesione è la causa.

« Non ha perciò esorbitato l'Autorità giudiziaria dai limiti della sua competenza nello statuire, limitatamente agli effetti dell'atto stesso ed in relazione all'obbietto dedotto in giudizio, che una nota, con cui il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate dichiarò non potersi emanare il decreto autorizzante l'esercizio di una tramvia a trazione meccanica, è un atto amministrativo perfetto, emanato *jure imperii*, su cui si può legalmente fondare la nullità del contratto relativo alla concessione della tramvia medesima.

« E' pure nella competenza dell'Autorità giudiziaria l'esaminare se, prima dell'emissione del decreto di autorizzazione all'esercizio di una tramvia meccanica su strade spettanti ad enti diversi, è necessaria o no la costituzione del Consorzio, di cui all'articolo 38 della Legge 27 dicembre 1896, ed inoltre se, nella specie, si possa ritenere adempiuta una tale formalità pel posteriore consenso degli enti interessati, o se, quanto meno, per le specifiche condizioni della concessione, si debba ritenere sospeso il termine fino alla costituzione del Consorzio ».

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffe, il Ministero dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Società ferroviarie:

1) Proposta della Mediterranea concernente la rinnovazione per un altro anno, decorrente dal 1° luglio p. v. ed alle condizioni medesime, della concessione accordata alla Ditta Successori di Carlo Palma, per trasporto di pietre spaccate per muratura, da gesso e da calce da Como-Lago per Milano;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Fabbrica di Carburì e di derivati di effettuare i suoi trasporti di bario (ossido, biossido e idrato di bario o barite

caustica) in partenza da Foligno ed in destinazione alle stazioni della Rete Adriatica, colla riduzione del 25 0/0 sui prezzi normali di tariffa (speciale 75, classe 5^a e speciale N. 109, Serie D) e coll'impegno di un quantitativo minimo annuale di 1000 tonnellate;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno, decorrente dal 1° luglio p. v. ed alle stesse condizioni, della concessione accordata alla Ditta Palli e figli per trasporto di laterizi a carro completo;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Jachy Summerer e Comp. di effettuare i suoi trasporti di cascami di seta a vagone completo da Tarcento a Basilea, via Chiasso, al prezzo di L. 30 alla tonnellata col vincolo di un traffico minimo di tonnellate 50 da trasportarsi in un anno e col minimo di 5000 kg. per vagone;

5) Proposta dell'Adriatica, di rinnovazione per un altro anno, decorrente dal 1° luglio 1904 della concessione, accordata alla Ditta Giuseppe Lacchin per trasporti di marmo in polvere;

6) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Louis Biehmair di prezzi speciali per la spedizione da Seraing a Livorno-Marittima di 200 tonnellate di macchinario;

7) Proposta dell'Adriatica intesa a rinnovare per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, la concessione accordata alla Ditta Francesco Gai e Fratelli Colletti per trasporto di legname da Belluno a Venezia-Santa Lucia;

8) Proposta della Mediterranea concernente la estensione, a partire dal 1° giugno 1904, della serie B della tariffa locale, n. 209, piccola velocità, ai trasporti di corde di rame in partenza da Milano e da Spezia;

9) Proposta dell'Adriatica per estendere la concessione accordata alla Ditta Giacomo Benini per trasporti di legname, anche a quelli da Milano a Bergamo, aumentando il quantitativo di altre 100 tonnellate.

— Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne disposto quanto segue:

1) La validità della tariffa eccezionale n. 1001, piccola velocità, per le Reti del Mediterraneo e dell'Adriatico venne estesa ai trasporti di gesso per l'agricoltura e per concime, in conformità alla proposta presentata dalle due Società interessate;

2) Venne approvata l'aggiunta delle voci « solfuro di sodio » e « solfuro di potassio » alla nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, con l'indicazione, per ambedue le voci, della classe 4^a della tariffa generale speciale n. 75 e delle tariffe speciali n. 109 C. e locali n. 219, 701, 703, 302, 304, 410 e 414. Le voci stesse sono poi state introdotte nella serie C della tariffa speciale n. 109, piccola velocità;

3) La concessione accordata alla Ditta Michele Maluta per trasporti di merci varie e di generi coloniali, è stata rinnovata per un altro anno, decorrente dal 1° giugno 1904, riducendo il quantitativo minimo d'impegno in proporzione della minor durata del periodo concessionale;

4) È stato concesso alla Società per la fabbricazione del ghiaccio igienico, in Foligno, di effettuare le sue spedizioni di ghiaccio con treni diretti ed accelerati, verso pagamento delle sopratasse prescritte;

5) Venne concesso alla Ditta Domenico Tedeschi di effettuare i suoi trasporti di legname greggio da Castel Lagopesole a Barletta, al prezzo di L. 0.0412 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso da L. 0.206 per tonnellata, carico e scarico a cura e spese della Ditta,

e col vincolo di trasporto di 600 tonnellate, da effettuarsi entro il mese di agosto p. v.:

6) La concessione accordata alla Ditta Rossari e Macario per trasporti di bozzoli morti, doppi di scarto, sfarfallati e cascami di seta, ecc., da Milano alla Francia, è stata rinnovata alle stesse condizioni per il periodo dal 12 giugno 1904 al 30 giugno 1905;

7) Venne concesso alla Ditta Carrera Luigi e Comp. di trasportare da Torino a Reggio di Calabria-porto (transito) tonn. 2000 di motori (macchine e meccanismi), col l'abbuono del 15 0/0 sui prezzi ordinari a piccola velocità, escluso il diritto fisso. La concessione è valevole per un anno;

8) La concessione accordata alla Ditta Lizars e Bruno per trasporti di farina e crusca di cereali da Cuneo a Torino, è stata rinnovata per un altro anno, decorrente dal primo luglio 1904.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — La Camera di Commercio di Genova ha approvato all'unanimità il seguente ordine del giorno:

« La Camera di Commercio, nella sua seduta del 16 giugno, presa in esame la domanda di appoggio della Federazione industriale e commerciale di Vercelli per una nuova linea ferroviaria Vercelli-Gattinara-Biella, riconoscendo avere, specie nel primo tronco progettato Vercelli-Gattinara, carattere di utilità generale, anche come raccordo alla linea diretta al Sempione da Santhià per Borgomanero, plaude alla nobile iniziativa, porgendole tutto il suo appoggio morale ».

Tronco di raccordo della linea Milano-Venezia colla stazione di Milano Porta Romana. — Il 30 giugno corr. sarà aperto all'esercizio il tronco di raccordo della linea Milano-Venezia colla stazione di Milano Porta Romana, della lunghezza di metri 4737.70 tra gli assi dei fabbricati Ufficio del Movimento delle stazioni di Lambrate, in progetto, e di Porta Romana suddetta.

Ferrovia Lucca-Aulla. — Alle ditte che hanno domandato, in base alla legge sulle ferrovie complementari, la concessione e relativo esercizio dei due tronchi della Lucca-Aulla, e cioè, terzo tronco: Bagni di Lucca-Castellnuovo di Garfagnana (Val di Serchio); e tronco Aulla-Monzone (Val di Mazza) sono state comunicate dal Ministero dei Lavori Pubblici le modificazioni da farsi alla domanda e le diverse formalità da compiersi.

Le due ditte che hanno fatto domanda di costruzione ed esercizio dei due suddetti tronchi adirrono prontamente a tutte le richieste della comunicazione ministeriale.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Convocati dal giudice delegato i creditori verso il fallimento della Rezzato-Vobarno, questi resposero una proposta di concordato al 30 0/0, ed approvarono invece altra proposta al 32 0/0 fatta da una costituenda società, composta di capitalisti lombardi, in cui partecipa anche l'amministrazione provinciale di Breseia.

Il concordato fu accettato a grande maggioranza. Essendosi dichiarato il recesso da un'opposizione sollevata all'ammissione di credito, il passivo risulta rappresentato da 120 creditori per L. 1,846,786.56. Le maggioranze di legge sono pertanto costituite da 61 creditori per L. 1,385,089.92. Le adesioni ottenute sono 88 per L. 1,789,90.737.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Il presidente del Consiglio, on. Giolitti, ha ricevuto i rappresentanti del Consorzio interprovinciale della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani, i quali sono andati a Roma per

chiedere al Governo di essere esonerati dall'annuo contributo di L. 460 che essi pagano alla Società esercente.

L'on. presidente del Consiglio promise di studiare la questione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 giugno 1904.* — Nella decade 1°-10 giugno 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascsero a L. 5,006,879, con un aumento di L. 121,444.55 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1903 al 10 giugno 1904 si ragguaglia a L. 160,865,194, presentando un aumento di L. 7,021,089.40 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 4,058,100.90, con un aumento di lire 225,087.58 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1904 si ragguaglia a L. 63,025,407.26, e presenta un aumento di L. 4,102,894.43 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie elettriche interprovinciali troviggiano. — La Camera di Commercio di Treviso e quella di Venezia hanno deliberato di promuovere un'azione comune per interessare la provincia di Venezia ad accordare alle progettate tramvie provinciali quei sussidi e concessioni che diano buon affidamento al capitale per assicurare le costruzioni.

Notizie Ferroviarie Estere

L'esercizio di Stato in Svizzera. — Continuiamo a riprodurre dei rapporti ufficiali, i brillanti risultati dell'esercizio ferroviario di Stato nella Svizzera. — Gli introiti delle Strade Ferrate federali in maggio u. s. ammontarono a fr. 9,479,000 contro fr. 9,441,285 nel maggio 1903. Le spese di maggio furono di fr. 5,027,000. L'eccedente degli introiti di maggio fu di fr. 3,696,000 contro fr. 4,414,276 in maggio 1903.

Dal 1° gennaio al 31 maggio 1904 l'eccedenza degli introiti raggiunse fr. 13,958,232.60 contro fr. 15,798,377.74 per il periodo corrispondente del 1903.

Ferrovia a corrente trifase nel Canada. — La Società « Bruce-Peebles e Comp. » d'Edimburgo, che ha la concessione dei brevetti della « Gautz » di Budapest, è stata incaricata dell'impianto della trazione elettrica con correnti trifasi sulla linea da London (Ontario) a Port-Stanley (sul lago Eriè) della lunghezza di 40 km.; in seguito la trazione elettrica sarà adottata fra London ed Hamilton e la linea avrà una lunghezza di 240 km.

La tensione della corrente primaria trifase sarà di 10,000 volts, la frequenza di periodi 25, quella della secondaria di 1000 volts. I treni avranno una velocità di 45 km. l'ora in orizzontale e di 23 in pendenza. Ogni carrozza moirce avrà 50 posti a sedere e dovrà, inoltre, rimorchiare un carro-bagagli o eventualmente un'altra carrozza viaggiatori. I lavori della prima tratta dovranno essere ultimati in sei mesi.

Ferrovia Kayes-Niger. — Si annunzia da Dakar, 3 giugno, che la linea ferroviaria da Kayes a Bamako è oggi terminata: la prima locomotiva, rimorchiante un treno di materiale, è giunta a Bamako il 19 maggio.

Quantunque raggiunga fin d'ora il Niger a Bamako, la linea, lo si sa, deve essere prolungata sino a Kouli-Koro, cioè a 55 chilometri più sotto sul fiume, di modo da risparmiare alla navigazione verso Tombouctou le correnti

rapide di Sotoula. Quest'ultima sezione sarà pure presto compiuta.

La ferrovia da Kayes al Niger è allo scartamento di un metro; le rotaie, di sei metri di lunghezza, pesano venti chilogrammi al metro; le traverse sono metalliche in causa della rapida distruzione del legno prodotta dalle termiti. La pendenza fondamentale è di 25 millimetri; il raggio minimo delle curve è di 300 millimetri.

I lavori si eseguono in regola per mezzo di un personale civile e militare, distaccato ai lavori pubblici delle colonie e sotto la direzione del Genio; gli operai d'arte e le manovre, parecchi capi-stazione, tutti gli impiegati subalterni della linea e dell'esercizio, come pure i macchinisti e i fuochisti, sono indigeni; gli europei istruiscono e sorvegliano i negri. Il numero degli addetti ai lavori supera raramente i 4000.

Si traggono dal Sudan spesso tutte le risorse che può dare: il legno, la calce, i mattoni, l'olio per le macchine, ecc.

Ogni giorno uno o più treni partono da Kayes per la estremità della linea carichi di merce, materiale ferroviario e viaggiatori indigeni. Una volta alla settimana, e più spesso se occorre, un treno trasporta fino a Kita gli europei che risalgono verso il Niger.

La distanza fra Kayes e Kita (310 chilometri) è troppo considerevole per essere percorsa in un giorno, perchè non si viaggia di notte.

Si parte alle sei del mattino da Kayes per giungere alle cinque della sera a Tsukoto, al 238° chilometro.

Un albergo, costruito dal servizio della ferrovia e quasi terminato, ospiterà, presto, durante la notte, i viaggiatori costretti a ricoverarsi in abitazioni assai primitive.

Quando la ferrovia sarà giunta a Kouli-Koro, il tragitto da Kayes al Niger si effettuerà nel seguente modo:

Primo giorno: Kayes-Toukoto (240 chilometri); secondo giorno: Toukoto-Bunmakò (260 chilometri). Una *navette* fra Mamako e Kouli-Koro (50 chilometri) permetterà di giungere a questo porto nel mattino del terzo giorno.

Un materiale sempre più confortevole diminuisce la fatica del viaggio sotto il sole tropicale.

Quando si lasciano i dintorni di Kayes si è sorpresi di penetrare in una regione movimentata, coperta di alberi, e di circolare fra montagne pittoresche.

Cittiamo il passaggio del Galougo, attraversato presso del suo confluente col Senegal, sopra un viadotto di 75 metri di lunghezza e di 18 metri di altezza; il ponte di Mahina (400 metri) sul Bafing, al di sotto di Bafulabé, ove il Bakoy e il Bafing si riuniscono per formare il Senegal; il ponte di Toukoto (350 metri) sul Bakoy, a monte del confluente del Bakoy e del Baoulé; la traversata del colle di Manambougou, ove si dovette fare nella roccia una trincea di 800 metri. All'uscita della trincea si trova bruscamente di fronte uno splendido panorama, che si estende sino a Kita.

Non è un paradosso dire che un giorno il viaggio del Niger tenterà più di un *touriste*.

Notizie Diverse

Onorificenze. — Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, il Re ha concesso le seguenti onorificenze:

Ad Ufficiale Maurisiano: Casini cav. Luigi, capo servizio della Rete Adriatica; De Roberto cav. ing. Francesco capo Divisione della Rete Adriatica;

A Cavaliere dell'Ordine stesso: Villanis cav. ing. Alessandro, R. Ispettore delle Strade Ferrate; Barzanò cav. ing. Luigi e Negri cav. ing. Luigi, capi servizio della Rete Mediterranea; Piovano cav. ing. Vincenzo Carlo, sottocapo servizio della Rete Adriatica.

Le locomotive stradali nell'Africa Australe. — Il Console belga a Capetown, in un Rapporto al suo Governo, rileva che l'importazione delle locomotive

stradali nell'Africa del Sud sembra destinata a prendere un grande sviluppo. L'industria delle miniere, da sola, darà luogo probabilmente a forti commissioni.

Benchè i motori a vapore siano sicuri di rappresentare una parte preponderante, i vantaggi che offrono i motori a gas o ad olio minerale saranno pure riconosciuti, e vi sono dei casi nei quali sarà indispensabile di servirsi di questi. In molte regioni l'acqua utilizzabile produce rapidamente delle incrostazioni, e ciò rende l'uso delle caldaie a vapore poco sicuro e di poca durata. Si sarà dunque obbligati a ricorrere ai motori a gas e a petrolio.

Per questi si impone necessariamente una distinzione. Fuori delle città, infatti, la produzione del gas è nulla od insignificante, e si rende perciò necessario l'uso dei motori a petrolio.

Nell'Africa Australe, però, si è ancora ben lontani dal riconoscere generalmente la superiorità dei motori a gas o a petrolio. La ragione di ciò si deve ricercare nell'ignoranza di molti consumatori, i quali, conoscendo a perfezione la macchina a vapore, ignorano i più elementari principii dei nuovi congegni di locomozione.

Dovrà esser cura dei costruttori il diffondere, mediante un'avveduta pubblicità, le nozioni essenziali relative alla nuova industria, ed il farne conoscere praticamente i molteplici vantaggi.

Un punto sul quale non sarà mai insistito abbastanza è la necessità di presentare soprattutto delle macchine solide piuttosto che mal finite e a buon mercato, poichè le officine di riparazione sono rare nell'Africa Australe e non se ne trovano che nelle grandi città.

Nuove locomotive per strade a scartamento ridotto della Società DREWITZ-Postdam. — La Società di costruzioni di Drewitz-Postdam (Germania) sta costruendo due nuovi tipi di locomotive a scartamento ridotto, tipi riportati dall'«*Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens*».

Il primo tipo è costituito da una locomotiva-tender a tre assi accoppiati, costruita in modo da poter camminare su curve di metri 14 di raggio, e su uno scartamento di metri 0.785. Il suo peso, in marcia, è di kg. 18,500, di cui kg. 2800 di approvvigionamento; ha due cilindri a semplice espansione, i quali sono disposti fuori dei longoni, che alla loro volta sono esterni alle ruote; e può sviluppare uno sforzo di trazione di kg. 2700.

I due assi anteriori sono fra di loro legati in modo da formare un carrello che si adatta facilmente al binario nelle curve, la distribuzione del vapore è analoga a quella del sistema Joy, i traversi anteriore e posteriore sono muniti di repulsori, tanto centrali, quanto laterali, per facilitare l'unione di carrozze anche di tipi diversi.

Il secondo tipo di locomotiva, per uno scartamento di un metro, ha quattro cilindri montati secondo la disposizione Mallet. Essa pesa in marcia 20,000 chilogrammi, di cui 2900 sono dati dalle provviste, e il suo sforzo normale di trazione raggiunge i 3050 chilogrammi; essa riposa esclusivamente su quattro punti, quantunque il suo telaio sia portato da otto ruote, a mezzo di molle di sospensione unite due a due mediante bilancieri longitudinali.

La distribuzione è in tutto simile a quella della locomotiva a cui si è accennato superiormente: i cassetti sono equilibrati al fine di ridurre, per quanto è possibile, lo sforzo necessario per il cambiamento di marcia; l'ammissione è variabile nei piccoli cilindri, è costante invece e fissa al 70 per cento nei grandi cilindri.

Il tubo di comunicazione dei cilindri a bassa pressione coi cilindri ad alta pressione è costituito da un cannello flessibile di ottone, il quale obbedisce a tutti i movimenti che si verificano nel moto relativo del treno anteriore rispetto al treno posteriore.

Si evitano in questo modo le articolazioni sferiche e le scatole a guarnizioni complesse, le quali spesso sono a difficile tenuta, e che si sogliono applicare di solito in casi simili.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Città Sant'Angelo — Teramo (30 giugno, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione del Teatro Comunale di Città Sant'Angelo, per L. 8283.37. Ultimaz. lavori cinque mesi. Deposito provv. L. 300. Cauz. L. 800.

Ospedale della Misericordia in Montevarchi — Arezzo (30 giugno, ore 10, secondo inc.). — Appalto della costruzione della nuova scala e ingresso, e della camera mortuaria ed annessi (esclusi i lavori da falegname), per L. 2289.32. Dep. provv. L. 300.

Municipio di Monte di Molo — Vicenza (30 giugno, ore 9). — Appalto dei lavori di costruzione dell'ultimo tratto della strada comunale Gecchellina dalla Valle Maria alla piazza di Monte di Molo, per L. 11,441.48. Fatali 16 luglio, ore 12. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 1200.

R. Prefettura di Salerno (1° luglio, ore 10, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 216, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la nazionale Val d'Agri, della lunghezza di m. 10,748.88, per L. 278,794.20, provv. agg. al signor Cozzani Vincenzo a Roma col ribasso del 36 per cento. Consegna lavori 30 mesi. Deposito provv. L. 15,000. Cauz. decimo.

Direzione Genio Militare di Alessandria (1° luglio, ore 10, def.). — Appalto delle opere occorrenti alla sistemazione della scuderia d'osservazione nella tettoia n. 7 dell'ex-cinta magistrale di Alessandria, per L. 10,000. Consegna lavori 100 giorni. Documenti fino al 28 luglio. Dep. provv. L. 1000.

Direzione Genio Militare di Genova (2 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori per la sistemazione della caserma Carignano e quartieri nuovi, per L. 7800. Dep. provv. L. 780 e lire 250 per spese. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti fino al 30 giugno.

Direzione Genio Militare di Roma (2 luglio, ore 11, unico definitivo). — Appalto dei lavori di mantenimento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare in Roma, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1905, per L. 80,000. Cauz. L. 8000.

Municipio di Pisa (2 luglio, ore 10.30, un.). — Appalto dei lavori di completamento del primo tronco tra la via Pietro Moricorni, via Contermini e piazza della Gorgona alla nazionale di Pisa, per L. 12,073.74. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1300. Deposito spese L. 300.

Direzione del Genio militare di Messina (2 luglio, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di regione Mattinetti inferiore e vallone Zagarella sulla costa calabera, per L. 35,000. Dep. provv. L. 3500. L. 600 per spese. Documenti fino al 28 giugno.

Municipio di Roma (2 luglio, ore 11, un.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una fogna in via Ludovico Muratori sul Colle Oppio, per L. 22,000. Offerte e documenti 1° luglio. Dep. provv. L. 2200. Consegna lavori 45 giorni. Dep. spese L. 500.

Municipio di Frascati — Roma (4 luglio, ore 11, unico def.). — Appalto dei lavori di cavi e murature facenti parte del progetto di distribuzione dell'acqua Algitiosi, provv. agg. al signor Alberici Giovanni in rappresentanza della Cooperativa Edilizia Donato Bramante, per L. 26,728.02.

Deputazione provinciale di Napoli (5 luglio, ore 16, miglioramento di ventesimo). — Appalto per lastricare con basoli vesuviani il tratto della strada di Caserta, dalle Piramidi di Capodichino fino al basolato di Casoria, con marciapiedi, in terreno limitato di cordocini di Pietrarsa, per L. 230,772.59, provv. agg. al signor Michele Sorrentino fu Antonio, domiciliato a Valle di Pompei, col ribasso del 2 0/0, e cioè per L. 230,722.59. Dep. provv. L. 12,700. Cauz. L. 25,200. Dep. spese L. 3000.

Congregazione di Carità di Vernole — Lecce (6 luglio, ore 9, secondo inc.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'Ospedale civile nel capoluogo Vernole, per L. 19,127.94. Dep. provv. L. 200. Cauz. L. 500. Consegna lavori tre anni. Dep. spese L. 400.

Municipio di Grimaldo — Udine (6 luglio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada consorziale obbligatoria di Casizza, agg. prima per L. 20,781.46, e quindi in grado

di ventesimo alla Ditta Specogna Giuseppe fu Antonio, e cioè per L. 19,758.

R. Prefettura di Grosseto (7 luglio, ore 10, un.). — Appalto dei lavori occorrenti per l'espurgo e la sistemazione del canale emissario di Albenga, dal ponte a cateratte presso le saline fino al suo sbocco nel lago di Orbetello, per L. 83,000. Consegna lavori 120 giorni. Offerte fino al 6 luglio. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese, L. 4000.

R. Prefettura di Ancona (9 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di allargamento di un tratto di banchina al Mandracchio, prospiciente il lato ovest dell'ex-Lazzaretto nel Porto di Ancona, provv. agg. in grado di ventesimo col ribasso del 5.51 per cento su L. 24,241.40, e cioè per L. 22,905.70. Documenti fino al 1° luglio p. v.

Municipio di Butera — Caltanissetta (9 luglio, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori alle vie interne di quel Comune, denominate: Regina Margherita, Corso Umberto I, Regina Elena, Piazza Castello, Piazza Risorgimento e Largo Madre Chiesa, per L. 49,914.25, oltre le spese imprevedute. Consegna lavori un anno. Dep. provv. L. 2495.75. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Potenza (9 luglio, ore 10, un.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 5° tronco della strada nazionale Valle d'Agri n. 58, compreso fra l'innesto con la provinciale 209 e la fontana di Craco, di m. 25,928.35, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 56,038.38. Offerte fino all'8 luglio. Documenti fino al 3 luglio. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Verona (11 luglio, ore 14, unico def.). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori di rimonta della scogliera a difesa dell'argine destro d'Adige nella località Giare da Terra, in Comune di Zevio, per L. 31,430. Docum. fino al 3 luglio p. v. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 1000.

R. Prefettura di Padova (12 luglio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di rinforzo con terrapieno interno del tratto muraglione destro di Bovolenta, canale Pontelongo, per L. 10,132. Deposito L. 400 e L. 500 per spese.

Municipio di Grimaldi (Cosenza) (12 luglio, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di costruzione dell'acquedotto comunale, per lire 38,033.42. Consegna lavori 8 mesi. Cauz. L. 4000. Dep. provv. L. 2000.

R. Prefettura di Catania (12 luglio, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di consolidamento del tratto della nazionale n. 70, attraversante la frana Pipina in corrispondenza al ponticello n. 221, e ricostruzione del ponticello, per L. 60,840. Dep. provv. L. 3800. Ultimazione lavori 150 giorni. Documenti fino al 2 luglio.

R. Prefettura di Piacenza (13 luglio, ore 10.30, un.). — Appalto dei lavori urgenti di difesa contro i danni di corrosione del torrente Trebbia ad un tratto della strada nazionale n. 36, Genova-Piacenza, alle Ripe di Roncarolo nel comune di Coli, per L. 34,720. Dep. provv. L. 1500. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 90 giorni. Documenti fino al 2 luglio.

Municipio di Civitavecchia (Roma) (13 luglio, ore 12.30). — Appalto dei lavori e delle provviste per la costruzione di un mercato coperto (1° lotto), per L. 42,070. Dep. provv. L. 2000. Deposito spese L. 900. Documenti fino all'8 luglio, ore 12. Fatali 4 agosto, ore 12.30. Consegna lavori 300 giorni. Cauz. L. 4000.

Deputazione Provinciale di Avellino (15 luglio, ore 12). — Appalto della manutenzione della strada n. 1, Forino Moschiano-Lauro, tratto compreso tra l'asse del ponte Croce, dopo l'abitato di Moschiano e la gaveta di Marzano, conf. con la provinciale di Caserta, escluso il tratto interno di Lauro, dalla gaveta Nappi alla porta di Lauro, di m. 7202, per anni 5, provv. agg. all'Impresa Sparandeo Giuseppe, col ribasso del 7.50 0/0, e cioè per annue lire 2480.46. Dep. 500.

Deputazione Provinciale di Palermo (19 luglio, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione del 3° tratto della strada provinciale di 2° serie da Collesano nei pressi di Polizzi alla nazionale Termini-Taormina di m. 8396.70, provv. agg. per L. 480,855.28 e quindi in grado di ventesimo col ribasso del 3.62 0/0 ai sigg. ing. Zito Giuseppe e Mannino Giuseppe per L. 456,812.46. Dep. provv. lire 40,000. Dep. spese L. 10,000.

R. Prefettura di Catanzaro (19 luglio, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco unico della strada nazionale n. 63, compreso fra l'innesto con la strada nazionale n. 62 in Soveria Mamelli e la stazione ferroviaria di Nicastro, di m. 27,714.60, esclusa la traversa dell'abitato di Nicastro e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, provv. agg. col rib. del 5.06 0/0 su L. 76,790.82 e cioè per L. 72,905.22. Docum. fino all'11 luglio. Dep. provv. L. 4000. Cauz. L. 20,441.58.

R. Prefettura di Genova (20 luglio, ore 10). — Appalto delle seguenti opere di miglioramento del porto mercantile di Spezia; a) Escavazione di un canale di accesso al nuovo porto mercantile di Spezia, approfondimento di una zona del porto stesso e preparazione del piano di fondazione pel prolungamento delle banchine per L. 240,000; b) Prolungamento per m. 200 del molo a banchine, e per m. 100 della scogliera a difesa del porto, e sistemazione della parte fuori acqua di un tratto della scogliera esistente, per lire 738,470 e così per complessive L. 978,470. Consegna opera di escavo mesi 14: opere murarie, scogliere e riempimento 2 anni. Documenti fino all'11 luglio. Dep. provv. L. 45,000. Fatali senza ulteriore avviso 4 agosto, ore 12.

R. Prefettura di Foggia (22 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione della strada ausiliaria alla bonifica del Cervaro, nel comune di Foggia, alla provinciale Manfredonia-Cerignola passando dalle masserie Onoranza e Beccarini, di m. 25,600 per complessive L. 309,000. Consegna lavori mesi 30. Docum. fino al 12 luglio. Dep. provv. L. 20,000. Fatali senza ulteriore avviso 6 agosto, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia e Napoli (2 luglio, ore 12). — Appalto della fornitura alla R. Marina di materie grasse per complessive L. 50,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare, provv. agg. col ribasso del 34.12 per cento su L. 32,940. Cauzione L. 5000.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (4 luglio, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto della fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare di olio di lino naturale e olio di lino cotto, per complessive L. 58,000, provv. agg. col ribasso del 29.44 per cento, o cioè per L. 40,924.80. Consegna in due rate di 60 giorni ciascuna. Dep. provv. L. 5800.

Direzione Generale R. Arsenale del 1° Dipartimento Marittimo, Spezia (5 luglio, ore 11, secondo incanto). — Appalto della fornitura alla R. Marina di oggetti di acciaio fuso per complessive

L. 50,000, da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia, provv. agg. col ribasso del 15.20 e 6.50 per cento, e cioè per L. 39,644. Cauzione L. 5000.

Municipio di Ventimiglia — Porto Maurizio (20 luglio, ore 10). — Appalto della fornitura per due anni del pietrisco occorrente alla manutenzione delle strade carreggiabili del Comune, per annue lire 5725. Dep. provv. L. 400. Dep. spese L. 400. Cauz. L. 1000. Fatali da destinarsi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Giugno 18	Giugno 25
Azioni Ferrovie Biella	L. 573	573
» » Mediterranee	446	449
» » Meridionali	727.50	732
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	445	450
» » (2 ^a »)	428	430
» » Secondarie Sarde	267	267
» » Sicule	688	688
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	356.75	356.25
» » Cuneo 3 0/0	385	385
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	99	98.50
» » Mediterranee 4 0/0	505	505
» » Meridionali	351.50	352
» » Palermo-Marsala-Trapani	310.50	311
» » 2 ^a emiss.	307.50	307.50
» » Sarde, serie A.	359	357.75
» » serie B.	359	357.75
» » 1879	359	357.75
» » Savona	378	378
» » Secondarie Sarde	516	516.50
» » Sicule 4 0/0 oro.	521	521
» » Tirreno	514	514
» » Vittorio Emanuele	375	372

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-1904. — Dal 1° al 10 Giugno 1904. — 34^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	1760	1760	»	1065	1065	»
Media	1760	1760	»	1065	1060	+ 5
Viaggiatori	1,858,033.00	1,660,629.96	+ 197,403.04	83,564.00	75,704.17	+ 7,859.83
Bagagli e cani	81,797.00	80,457.15	+ 1,339.85	1,599.00	1,675.51	- 76.51
Merci a G.V. e P.V. acc.	407,200.00	390,959.32	+ 16,240.68	9,499.00	11,179.46	- 1,680.46
Merci a P.V.	2,482,508.00	2,567,562.63	- 85,054.63	82,679.00	97,266.25	- 14,587.25
TOTALE	4,829,538.00	4,699,609.06	+ 129,928.94	177,341.00	185,825.39	- 8,484.39

Prodotti dal 1° Luglio 1903 al 10 Giugno 1904.

Viaggiatori	59,292,509.00	56,578,183.60	+ 2,714,325.40	2,539,272.00	2,405,595.41	+ 133,676.59
Bagagli e cani	3,127,368.00	2,960,943.31	+ 166,424.69	68,493.00	62,577.18	+ 5,915.82
Merci a G.V. e P.V. acc.	14,476,077.00	13,746,531.13	+ 729,545.87	521,701.00	491,409.67	+ 30,291.33
Merci a P.V.	77,835,056.00	74,742,213.33	+ 3,092,842.67	3,004,718.00	2,856,650.97	+ 148,067.03
TOTALE	154,731,010.00	148,027,871.37	+ 6,703,138.63	6,134,184.00	5,816,233.23	+ 317,950.77

Prodotto per chilometro.

della decade	1,014.60	987.31	+ 27.29	166.97	174.48	- 7.51
riassuntivo	32,506.51	31,098.29	+ 1,408.22	5,759.80	5,487.01	+ 272.79

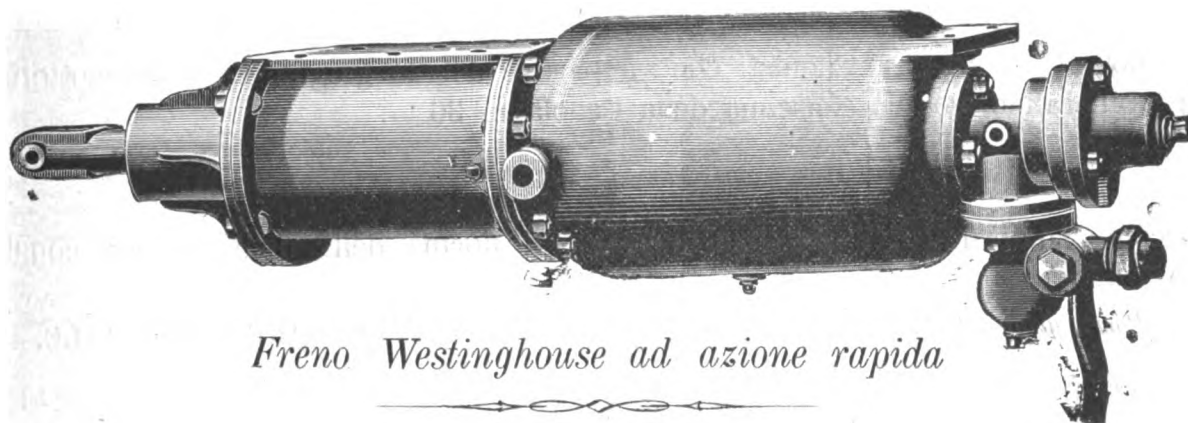
(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale lire 20,000,000 interamente versato, in corso di ammortamento

Pagamento della Cedola N. 36 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 28 giugno 1904, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 36

la somma di lire 12.50 per Azione

per acconto sugli utili dell'esercizio in corso, a norma della deliberazione consigliare del 15 giugno 1904.

Roma, giugno 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

La Cassa Sociale — Tutti gli Stabilimenti della Banca d'Italia, della Banca Commerciale Italiana e del Credito Italiano — La Cassa Centrale delle Ferrovie Meridionali a Firenze — La Cassa delle Strade Ferrate del Mediterraneo a Napoli — Il signor L. Marsaglia a Torino — La filiale dello Stabilimento Austriaco di credito a Trieste — La Dresdner Bank a Francoforte — La Basler Handelsbank a Basilea — I signori PP. Rodacanachi e C^o a Londra e il Crédit Lyonnais a Ginevra e Bruxelles.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con Sede in Milano — Capitale sociale L. 150 milioni, interamente versato

Conforme a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 4^o luglio p. v. sarà pagato ai portatori delle Azioni sociali, contro presentazione della Cedola n. 37, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31 ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Casse e Banche incaricate, un secondo acconto di L. 7.50 per ciascuna Azione sul dividendo dell'esercizio 1903-1904.

Il pagamento dell'interesse fisso semestrale maturantesi al 1^o luglio 1894 sulle Obbligazioni sociali 4 0/0 avrà luogo a cominciare dal detto giorno, contro presentazione della Cedola n. 28, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31 ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Casse e Banche incaricate.

LA DIREZIONE GENERALE.

Milano, giugno 1904.

Si richiama l'attenzione degli Industriali italiani che volessero acquistare le seguenti Privative Industriali o licenze per la loro applicazione in Italia.

1) Privativa Industriale 17 luglio 1900, vol. 126, n. 23 ed Attestato Complessivo 17 luglio 1900, vol. 126, n. 46, rilasciati al signor Willison John a Cleveland, Ohio (S. U. d'America) per: *Perfectionnements apportés aux attelages et aux buttoirs de véhicules de chemins de fer.*

2) Privativa Industriale 17 gennaio 1901, vol. 132, n. 122, rilasciato al signor Willison John a Derby (Inghilterra) per: *Perfectionnement apporté aux appareils de choc et de traction pour véhicules de chemins de fer.*

3) Privativa Industriale 31 ottobre 1900, vol. 129, n. 193, rilasciata alla The National Malleable Castings Company a Cleveland, Ohio (S. U. d'America) per: *Perfectionnements apportés aux attelages de voitures de chemins de fer.*

4) Privativa Industriale 24 novembre 1902, vol. 160, n. 48, rilasciata alla The National Malleable Castings Company a Cleveland, Ohio (S. U. d'America) per: *Perfectionnements apportés aux attelages des wagons.*

Rivolgersi per schiarimenti all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, di SECONDO TORTA — TORINO — 12, Piazza Vittorio Emanuele.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^o vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^o vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — **Strade Ferrate** con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — **Strade Ordinarie Vie acquee-Telegrafia-Aerostatica ed Aeronautica**

con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 608, L. 6.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI					BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO					OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)				
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità		
Torino (via Calais o via Boulogne)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BILGETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario e a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al di sopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.	BILGETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni		
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni		
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni		
Via Genova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—	BILGETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.	BILGETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—		
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—		
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—		
Via Bologna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—	BILGETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.	BILGETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—		
Brindisi (via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—		
Brindisi (via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—		

ANDATA					RITORNO				
Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.					RITORNO				
STAZIONI	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE	
Londra (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 20 p.	9 — p.	(1) 9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50	14 57
Douvres	11 05 a.	—	1 — p.	—	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30	23 10
Calais (via Eur. sec.) Arr. (Buffet)	12 30 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10
Maritime (Buffet)	12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 —	—
Calais-Ville (Buffet) Par. (F) W.R.	1 15 p.	1 30 p.	8 — p.	—	1 50 a.	1 — a.	Ancona	20 25	—
Boulogne-Tintelleries (Buffet) Par.	—	1 56 p.	3 06 p.	—	1 56 a.	—	Bologna	1 35	10 30
Folkstone (a. l. oc. Arr. (F) W.R.	—	—	—	—	2 29 a.	—	Alessandria	11 25	19 42
Boulogne (Buffet) Par.	—	—	—	—	2 31 a.	—	Torino	13 10	22 41
Central (Buffet) Par.	—	—	—	—	—	—	Brindisi	—	—
Amiens (Buffet) Par.	—	—	—	—	—	—	Napoli	8 50	—
Laris-Nord (Buffet-Hôtel) Par.	—	—	—	—	—	—	Roma	14 10	—
Paris-PLM (Buff.)	—	—	—	—	—	—	Livorno	21 15	—
Dijon	—	—	—	—	—	—	Firenze	20 —	—
Chambéry	—	—	—	—	—	—	Pisa	22 5	—
Genève	—	—	—	—	—	—	San Remo	19 10	—
Chamonix	—	—	—	—	—	—	Genova	2 50	—
Aix-les-Bains	—	—	—	—	—	—	Torino	7 31	—
Modane	—	—	—	—	—	—	Venezia	—	—
Torino (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Arr.	19 18	—	2 50	14 29	7 20	8 21 a.	Milano	—	—
Torino	20 —	—	6 45	14 50	—	8 50	Novara	—	—
Novara	21 56	—	9 44	16 47	—	11 1	Novara	—	—
Milano	23 05	—	10 15	17 45	—	12 10	Torino	—	—
Venezia	4 23	—	23 30	—	—	18 45	Torino	—	—
Torino	20 05	—	3 10	15 —	8 55	8 50	Torino	—	—
Genova	23 25	—	6 40	18 16	17 1	12 8	Torino	—	—
Pisa	8 30	—	10 55	23 43	—	16 59	Torino	—	—
Firenze	7 27	—	14 11	1 38	—	19 12	Torino	—	—
Livorno	5 36	—	15 23	0 35	—	17 55	Torino	—	—
Ro	10 10	—	17 50	7 40	—	23 43	Torino	—	—
Na	18 35	—	23 25	18 36	—	7 —	Torino	—	—
Brindisi	—	—	18 7	8 6	—	18 7	Torino	—	—
T	20 05	—	—	—	8 55	8 40	Torino	—	—
A	21 32	—	—	—	12 16	10 18	Torino	—	—
B	2 31	—	—	—	23 20	14 50	Torino	—	—
.	7 13	—	—	—	7 13	28 —	Torino	—	—
.	21 48	—	—	—	21 48	10 59	Torino	—	—
.	6 34	—	—	—	6 34	5 40	Torino	—	—
.	18 10	—	—	—	18 10	23 25	Torino	—	—
.	18 35	—	—	—	18 35	7 —	Torino	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — Viaggiatori. — (*) Questo treno non prende in 2^a classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe da Parigi per Boulogne-Tintelleries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3^a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Tintelleries. Prende in 2^a classe per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 2^a classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1^a e 2^a classe di servizio internazionale da Parigi per l'Inghilterra. — W.-B. Vagon-restaurant. — Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lione alle 10.25 pom. — Da P.-L.-M. verso Boulogne. Una vettura di 1^a e 2^a classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 14 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno parte da Parigi-Lione alle 8.50 p. prende in 2^a cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2^a classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — D) Servizio viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Torino a Macon e solo 1^a classe da Macon a Parigi. — (L) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1^a, 2^a e 3^a classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. fa servizio solo viaggiatori di 1^a classe da Parigi a Calais e di 1^a e 2^a classe da Calais a Parigi. — (N) Solo 1^a e 2^a classe da Parigi a Macon e di 1^a, 2^a e 3^a classe da Macon a Torino. — (****) Tragitto da Parigi-Nord a Parigi-P.L.M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Cintura.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

**Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.**

**Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.**

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

**Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillairet Huguet.**

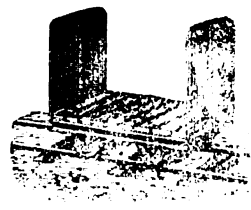
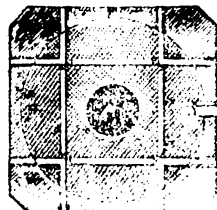
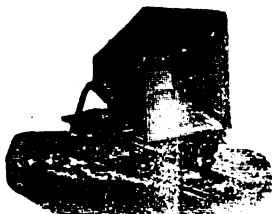
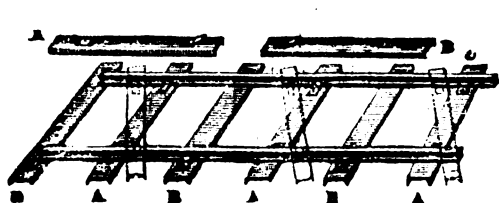
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

**Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.**

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sogg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8 o 10

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

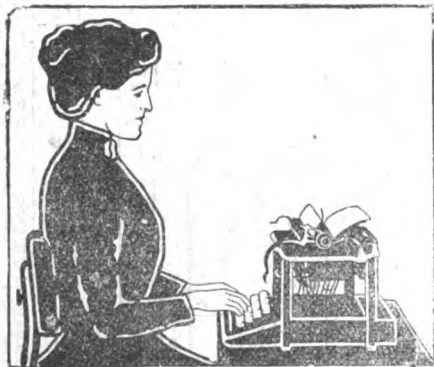
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

**La più pratica, la più solida,
la più perfezionata**

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

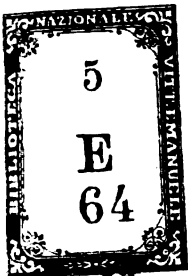
GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

**Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.**

ROMINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

P. Portinari direttore



MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

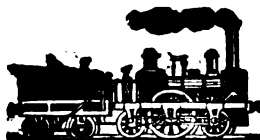
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 25	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 50

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *L'ordinamento ferroviario (L'esercizio di Stato all'estero).* — *Il duello fra la trazione elettrica e la trazione a vapore.* — *L'esportazione agricola nazionale.* — *Le applicazioni dell'elettricità alla costruzione della ferrovia circumbaikaliana.* — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali (Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1903-1904 - Cont. e fine).* — *Ferrovia del Gottardo (32° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903 - Cont.).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

L'ORDINAMENTO FERROVIARIO

L'esercizio di Stato all'estero.

(Relazione dell'on. Saporito).

La Reale Commissione per l'ordinamento delle strade ferrate, nel suo ultimo volume nel quale tratta dell'« Ordinarmento dell'esercizio di Stato », dopo aver lungamente esaminato l'ordinamento dell'esercizio di Stato all'estero, dice che l'esame comparativo degli ordinamenti ferroviari esteri dimostra che il potere esecutivo e le aziende ferroviarie governative, negli Stati a regime parlamentare, sono ovunque responsabili della gestione verso il potere legislativo, e che le essenziali differenze degli ordinamenti medesimi consistono nella diversità delle attribuzioni conferite alle autorità centrali ed agli uffici esterni e nella diversa importanza delle attribuzioni stesse.

La difformità degli ordinamenti è anche connessa all'indole delle popolazioni, come alla costituzione politica ed alla legislazione dei singoli Stati.

Al Ministro delle Ferrovie, Poste e Telegrafi, che ne risponde verso il Parlamento, è affidata l'azienda governativa delle ferrovie del Belgio, la cui direzione è accentrata nel direttore, assistito da un capo consultivo, mentre all'esterno essa ha uffici distinti secondo i diversi servizi.

In Svizzera l'azienda dipende dal Consiglio federale (Ministero), che ne risponde all'Assemblea federale (Parlamento) e la Direzione centrale è collettiva, per opera cioè di cinque membri, con l'aiuto di un Consiglio d'Amministrazione di 55 membri; mentre all'esterno le linee sono ripartite in altrettanti gruppi quante sono le Direzioni dipartimentali, ad ognuna delle quali sono preposti tre membri, di cui uno presidente. Presso ognuna di queste Direzioni vi è un Consiglio dipartimentale con funzioni consultive e deliberative.

In Francia l'azienda ferroviaria ha a suo capo il Ministro dei Lavori Pubblici, e la direzione è accentrata nel direttore generale, assistito da un Consiglio d'Amministrazione con funzioni consultive, mentre all'esterno la suddivisione degli uffici è riferita ai tre grandi servizi organici nei quali è ripartita la Direzione centrale.

Parimenti in Austria l'azienda ha a suo capo il Ministro delle Ferrovie ed è diretta dagli Uffici centrali, dipendenti dal Ministro stesso: organi centrali sono il Consiglio ferroviario di Stato, l'Ispezione generale, l'Ufficio ripartitore dei veicoli; all'esterno la rete è suddivisa in Direzioni, le quali hanno facoltà molto estese e da ognuna di esse dipendono i singoli servizi ferroviari.

L'amministrazione delle ferrovie dello Stato in Prussia offre anche l'esempio di un notevole decentramento. Riservate le disposizioni generali al potere centrale, al Ministro dei Lavori Pubblici, tutto ciò che riguarda l'andamento esecutivo dell'esercizio è deferito alle Direzioni esterne, da ognuna delle quali dipendono uffici locali, distinti secondo i singoli servizi.

Le reti adunque sono nei diversi paesi affidate ad una o più Direzioni, rette da unica autorità superiore, il Ministro; talvolta, fra esse ed il Ministro, sono interposti organi amministrativi, come la Direzione generale, ed organi consultivi, come i Consigli d'Amministrazione.

Sotto il punto di vista della semplicità dell'organizzazione del servizio, la Reale Commissione stima preferibili gli ordinamenti della Prussia, dell'Austria e della Russia, dove si hanno due soli gradi di giurisdizione: Amministrazione centrale (Ministero) ed organi direttivi esterni (Direzioni d'esercizio); più complessi invece sembrano gli altri ordinamenti, dove si trovano tre gradi distinti di gestione.

Quasi tutti gli ordinamenti corrispondono ad un concetto di *decentramento delle linee*, nel senso che la rete è ripartita in gruppi di linee, ciascuno dei quali viene affidato ad un direttore locale, che deve provvedere a tutti i servizi.

Per quanto concerne il *concentramento dei diversi servizi organici dell'esercizio* nel senso che essi non si mantengono autonomi ed indipendenti, e cioè che non procedono separati e distinti, a partire dai rispettivi uffici centrali fino agli ultimi gregari, tale caratteristica si riscontra, dove in maggiore, dove in minor misura, negli ordinamenti sopra ricordati, salvo il francese.

Tale accentramento è più accentuato e meglio definito negli ordinamenti prussiano ed austriaco, in quanto esso si effettua nella persona del capo della Direzione esterna (presidenti delle Direzioni ferroviarie in Prussia e diret-

tore ferroviario in Austria). Da siffatto accentramento consegue un ingente lavoro per i capi delle Direzioni ferroviarie; per il che in Prussia il presidente della Direzione ferroviaria è assistito da un rappresentante tecnico e da un rappresentante amministrativo; ed in Austria al direttore ferroviario sono assegnati due supplenti, uno tecnico ed uno amministrativo.

Riguardo agli *organismi esecutivi locali* (servizi esterni) ed al loro raggruppamento si rileva che:

in Prussia l'effettuazione e la diretta sorveglianza dell'esercizio sono affidate, nelle circoscrizioni dipendenti da ciascuna Direzione ferroviaria, a cinque distinte specie di organismi denominati « Ispezioni » (dell'esercizio, delle macchine, delle officine, del traffico e dei delegati);

in Austria vi sono anche cinque categorie di organismi esecutivi locali, e cioè: gli « uffici di stazione », le « sezioni di manutenzione » e tre distinti « uffici direttivi » (del combustibile, del materiale e delle officine);

in Ungheria, alla dipendenza di ogni Direzione compartimentale d'esercizio, vi sono: « ispezioni d'esercizio », « sezioni di manutenzione », depositi di locomotive per il servizio della trazione, « officine » e « magazzini di materiale »;

in Baviera gli organismi esecutivi locali sono distinti per i tre servizi del movimento e traffico, manutenzione e trazione. Ma in realtà il raggruppamento dei servizi è conseguito coll'accentramento delle mansioni nel direttore responsabile per le singole circoscrizioni.

Anche nella rete di Stato russa gli organismi esterni sono distinti secondo i servizi organici, poichè dalle Direzioni locali d'esercizio dipendono le « ispezioni del movimento », che provvedono al servizio commerciale; le « sezioni di manutenzione » e le « ispezioni della trazione ».

Nell'ordinamento francese dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, i vari rami del servizio sono distinti nei tre servizi organici del « movimento e traffico », della « trazione » e della « manutenzione », i quali non si accentrano in Direzioni locali d'esercizio, ma sono paralleli ed indipendenti fra loro.

La Reale Commissione rileva come dunque non si hanno raggruppamenti nei servizi esterni, i quali si mantengono invece, come presso le grandi Amministrazioni ferroviarie italiane, quasi ovunque distinti nei tre grandi rami dell'esercizio: « movimento e traffico », « trazione e materiale » e « manutenzione ».

Sola eccezione si ha in Russia, dove sono riuniti nelle « ispezioni d'esercizio » il servizio della manutenzione con quello del movimento e dove, per contrapposto, costituiscono organi distinti i due servizi del traffico e dei telegrafi, i quali sono invece riuniti al servizio del movimento in tutti gli altri ordinamenti ricordati.

In Austria il servizio unico della « trazione e materiale » è diviso in due organi indipendenti (uffici direttivi del combustibile ed uffici direttivi del materiale).

IL DUELLO

FRA

LA TRAZIONE ELETTRICA E LA TRAZIONE A VAPORE

Le ferrovie che vennero man mano stabilendosi in Europa e quindi negli altri paesi nella prima metà del secolo scorso, erano ben poco più di gingilli buoni per i passeggeri di diporto, e giova ricordare che statisti di gran vaglia le dissero strade di solo lusso ed inette ai grandi trasporti commerciali ed agli usi di guerra.

Ma ben presto le ferrovie si perfezionarono e si trasformarono completamente, e il secolo si chiuse con la persuasione che le ferrovie sono il primo elemento dell'economia delle nazioni e il primo fattore di ogni operazione guerresca.

La mania dell'economia del tempo spinse gli ingegneri

ferrovieri a costruire nuove locomotive sempre più celeri e il secolo XIX si chiuse con la prodigiosa velocità di circa 100 chilometri all'ora per i più importanti treni diretti.

Parve un prodigio che non si sarebbe mai potuto oltrepassare, ma vennero le scoperte dell'energia elettrica applicata alla trazione, e si cominciò ad intravedere di poter raggiungere delle velocità molto maggiori.

Senza fermarci su minuti particolari, diremo solo che in una corsa di prova di trazione elettrica fatta recentemente in Germania, si poté raggiungere la velocità di 220 km. all'ora, e vi è chi ha il coraggio di dire che questa non sarà l'ultima parola.

Non vogliamo entrare in discussioni, e non vogliamo dire se questa velocità di 220 km. potrà essere mantenuta praticamente, ma quello che è certamente acquisito è che oggi la velocità delle locomotive a vapore è stata vinta dalla velocità dei treni elettrici.

Ma questa vittoria della trazione elettrica sarà essa definitiva?

Le migliori e più potenti locomotive moderne per treni diretti possono raggiungere una velocità di 100 a 110 km., ma nulla dice che essa non possa essere notevolmente oltrepassata.

Intanto in Germania si sono fatti degli esperimenti con le locomotive dei tipi più recenti, ed è bene riferire ai lettori del *Monitore* i risultati di questi esperimenti.

Il primo esperimento venne fatto sulla ferrovia militare « Marienfelde-Zossen » con una locomotiva costruita dalla Casa Henchel e Sons di Cassel, tipo modernissimo a quattro cilindri, con due assi accoppiati su cinque e del peso di circa 136 tonn. col tender.

La linea è di una ventina di chilometri, sensibilmente orizzontale; alla locomotiva furono attaccate tre vetture a quattro assi, e la massima velocità raggiunta fu di 137 km. all'ora.

Più importanti furono i secondi esperimenti fatti ultimamente sulla linea « Offenburg Freiburg », nel Gran Ducato di Baden. La linea ha una lunghezza di 63 km., con due stazioni intermedie e con salite del 5.86 0/00.

Per fare gli esperimenti, si prese una delle locomotive fornite nel 1902 dalla Ditta I. A. Maffei di Monaco, le quali sono, come quelle della Casa Henchel, a quattro cilindri e due assi accoppiati su cinque, ma presentano delle differenze, e fra le altre pesano col tender 124 tonn., e cioè 12 tonn. in meno delle locomotive rivali.

Le corse di prova furono 14 e sempre nel senso della salita; alla locomotiva furono attaccate quattro vetture a quattro assi, cioè un peso sensibilmente eguale a quello della locomotiva a tender.

Assistevano alle prove tutte le notabilità ferroviarie tedesche, coi rappresentanti della Casa costruttrice I. A. Maffei; e non occorre dire che furono adoperati tutti i mezzi più perfetti per misurare la velocità e lo sforzo di trazione e per rendersi ben conto del modo di comportarsi delle caldaie e della distribuzione.

Non possiamo qui entrare in troppi particolari; diremo solo che l'intero percorso fu compiuto in 32' 1/2, compresi i due rallentamenti; la velocità massima raggiunta fu di km. 144 all'ora.

E poichè questa locomotiva costruita dalla Casa Maffei ha raggiunto la massima velocità che fino ad oggi sia stata ottenuta da locomotive a vapore, crediamo utile di riportare qui i principali dati di costruzione:

Tipo Atlantico;	
Pressione caldaia 16 atmosfere;	
Superficie totale di riscaldamento . . . mq.	210
Superficie della griglia . . . »	3.87
Diametro dei cilindri ad alta pressione m.	0.335
» » a bassa » . . . »	0.570
Corsa degli stantuffi . . . »	0.620
Diametro delle ruote motrici . . . »	2.100
Passo rigido . . . »	2.200
Scartamento delle ruote del carrello anteriore . . . »	2.450

Distanza degli assi estremi	»	10.420
Peso aderente	tonn.	31,830
Peso delle locomotive in servizio	»	74,000
Portata del tender	»	20,000
» » carbone	»	6,000
Peso del tender in servizio	»	48,770

Notiamo finalmente che l'armamento delle vie, formato di grosse rotaie e traverse in acciaio, non ebbe punto a soffrire alle ripetute prove.

Ma, prima di finire, crediamo bene di riprodurre qui tradotta la chiusa molto sensata dell'articolo fatto a questo riguardo dalla Rivista *Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*:

« Quando si costruì questa locomotiva non si era pensato a velocità cotanto elevate, e che con opportuno aumento del diametro dei cilindri e delle ruote motrici, nonché coll'applicazione di distributori cilindrici anche per i cilindri a bassa pressione, si potranno adattare le locomotive anche per velocità maggiori; ci si apre l'animo a sperare per l'avvenire di poter creare delle locomotive che raggiungano limiti di velocità molto superiori di quanto possa essere attualmente ».

Dunque dobbiamo dire che nel duello delle velocità fra la trazione elettrica e la trazione a vapore l'ultima parola non è ancora stata detta. *Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.*

L'ESPORTAZIONE AGRICOLA NAZIONALE

La Camera di Commercio italiana di Londra ha chiesto l'appoggio delle Camere di Commercio del Regno ad una istanza da essa inoltrata al Ministro dei Lavori Pubblici collo scopo di dare incremento maggiore all'esportazione agricola nazionale, aumentando la celerità dei trasporti ferroviari verso i porti del Nord, via Gottardo.

I considerando sui quali la Camera di Commercio italiana di Londra ha creduto di fondare la sua domanda hanno apprezzabile valore, e si riassumono essenzialmente nei tre seguenti:

« Che il nostro commercio delle frutta, degli ortaggi freschi, delle uova, del pollame, dei latticini, è di gran lunga inferiore a ciò che dovrebbe essere e manca di quella vitalità che pur avrebbe diritto di attendersi;

« Che le ultime cifre del movimento doganale dimostrano che detto commercio va piuttosto diminuendo;

« Che infine la nostra inferiorità deve attribuirsi alla scarsa celerità dei nostri trasporti ferroviari, che ci impedisce di far trovare presenti in condizioni buone i prodotti del nostro suolo dove e quando potrebbero ottenere facile vittoria sulla concorrenza estera ».

Naturalmente le Camere di Commercio del Regno hanno plaudito alla sovraccennata iniziativa, che mira a dare impulso ed attività feconda al commercio nazionale di ortaggi e di derrate, oggi in condizioni di inferiorità per cause che si vogliono dipendenti quasi esclusivamente dal servizio di trasporto; ed hanno appoggiato caldamente l'istanza presso il Governo affinché esso voglia ottenere dalle Società ferroviarie esercenti aumenti di velocità nei trasporti, e provvedimenti durevoli adatti a permettere una stabile organizzazione di un servizio celere per la formazione di treni senza perdita di tempo per i prodotti sovra ricordati.

A proposito dell'istanza della Camera di Commercio italiana di Londra, dobbiamo far rilevare come questa non sia nel vero laddove — per sostenere il suo assunto — afferma che i vagoni di derrate vengono inoltrati sulle ferrovie italiane con treni misti e di soventi trattenuti lungo il viaggio, e come non si possa far carico alle ferrovie italiane se i trasporti da Milano, che è vicinissima al confine, impiegano sei o sette giorni per giungere in Inghilterra.

Se si vuole essere giusti, è d'uopo riconoscere che il traffico delle derrate alimentari e dei prodotti agricoli è sempre stato oggetto di assidue cure da parte delle Società

ferroviarie, le quali nulla hanno mai tralasciato, nè tralasciano allo scopo di assicurarne vieppiù l'incremento nell'interesse della produzione nazionale.

Sono noti infatti i provvedimenti adottati per la più sollecita resa dei trasporti delle derrate alimentari, coll'istituzione di speciali itinerari celeri e di appositi treni, coi quali i trasporti stessi possono, in brevissimo tempo, giungere dalle località di produzione dell'Italia Centrale e Meridionale ai mercati dell'Alta Italia ed ai punti di confine.

A dimostrare poi particolarmente l'interessamento preso dalla Mediterranea sull'importante argomento dei trasporti di cui trattasi, non è fuori luogo di far menzione del treno merci diretto giornaliero in partenza da Reggio di Calabria per Novi (via Napoli), in immediata coincidenza con treni celeri per Torino-Modane, Milano-Chiasso ed Alessandria-Luino. Coll'attivazione di siffatto treno diretto giornaliero è assicurata alle derrate alimentari una resa eguale a quella che si avrebbe effettuando i trasporti cogli ordinari treni diretti viaggiatori, col vantaggio, non indifferente pel pubblico, della completa utilizzazione del materiale adoperato e dall'esonero del pagamento della sopratassa del 50 0/0 stabilito per l'inoltro coi treni stessi.

Tuttavia noi non dubitiamo punto che le Amministrazioni ferroviarie nulla ometteranno perchè — nei limiti del possibile ed in quanto i mezzi di cui esse dispongono lo consentano — l'importante servizio delle derrate alimentari abbia costantemente a corrispondere alle esigenze del commercio.

LE APPLICAZIONI DELL'ELETTRICITÀ

ALLA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA CIRCUMBAIKALIANA

I risultati ottenuti nell'Europa occidentale coll'impiego di perforatrici elettriche alla costruzione delle ferrovie nelle regioni montuose, hanno deciso gli ingegneri, incaricati della costruzione della ferrovia che contorna il lago Baikal, a ricorrere agli stessi procedimenti per vincere le numerose difficoltà che s'incontrano sul percorso della nuova linea. Uno degli impresari, incaricato di questi lavori, si trovò costretto a fare 13 tunnels di una lunghezza totale di chilometri 2 1/2 sopra un percorso di 16 km., senza contare le escavazioni fossili nel suolo roccioso circondante il lago. Dopo aver studiato diversi sistemi di perforamento elettrico, gli ingegneri della Compagnia hanno scelto le perforatrici del sistema Union. Una stazione centrale fu stabilita in mezzo ai cantieri e dei cavi ad alta tensione sono stati disposti dalle due parti della linea tracciata.

La stazione contiene le caldaie ed un gruppo generatore di corrente elettrica di 120 cav.-v. Un generatore trifase fornisce una corrente della tensione di 2200 V. I conduttori ad alta tensione portano questa corrente alle quattro sottostazioni, di cui ciascuna comporta una corrente trifase azionante una dinamo. Alcune di queste dinamo producono una corrente alternata sotto 110 e 130 V., mentre altre forniscono una corrente continua, che serve al funzionamento delle pompe, dei ventilatori e per l'illuminazione.

La corrente alternata è distribuita in tutta la regione dei lavori di traforo, in cui 25 o 30 perforatrici lavorano nello stesso tempo.

Oltre ai cavi ad alta tensione, una rete di conduttori distribuisce la corrente continua, che serve all'illuminazione dei cantieri, per mezzo di 8 lampade ad arco e di 200 lampade ad incandescenza. La corrente continua serve pure al funzionamento di 6 pompe centrifughe e di 6 ventilatori. Questi ultimi sono messi in azione ogni volta che si deve purificare l'aria nei tunnels dopo le esplosioni.

Tutto il materiale di questo impianto è stato fornito dalla Compagnia Union; malgrado dei freddi di 40 gradi, gli impianti sono stati fatti in meno di tre mesi.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione
all'Assemblea generale degli Azionisti, 19 maggio 1904

(Cont. e fine — Vedi N. 28).

Relazione dei Sindaci sul Bilancio al 31 dicembre 1903.

Nell'adempiere all'onorevole incarico di riferirvi sul bilancio del decorso esercizio, il nostro pensiero ricorre, anzitutto, al compianto collega Cosimo Peruzzi.

Eletto da lungo tempo a far parte di questo Collegio, egli ha sempre atteso alle delicate ed importanti funzioni a lui demandate, con tale affettuosa sollecitudine e così scrupolosa osservanza del proprio dovere, da costituire per noi un imitabile esempio e da meritare la piena vostra gratitudine.

E deploriamo pure, seco voi, la perdita dei Consiglieri signori Luigi Spinelli e Giuseppe Pisa. Tardo di età, aveva il primo, negli anni decorsi, ben meritato della Società nostra; e, colpito da fiero morbo, decedeva il secondo nel pieno vigore delle sue forze intellettuali e quando ancora molto ci attendevamo dalla sua opera solerte e fruttuosamente vigilante. Vada il devoto nostro omaggio alla loro memoria.

Conto di esercizio. — Il rendiconto sottoposto ai vostri deliberati si addimosta assai promettente nei rispetti dell'industria.

Al felice risultato ha, evidentemente, concorso il notevole aumento nel gettito dei prodotti del traffico. Circostanza questa, che, per quanto s'incardini nelle migliorate condizioni economiche del Paese, non può tuttavia ritenersi quale base di costante e progressivo incremento futuro. Il maggior reddito di L. 4,395,767.19 nelle linee della rete principale e di L. 285,177.55 in quelle della complementare, lasciava naturalmente, malgrado le necessità create dal più intenso movimento commerciale ed il rigore usato nelle imputazioni a bilancio, un apprezzabile vantaggio. Infatti, raffrontando le spese che appariscono dal bilancio 1903, con quelle del rendiconto anteriore, si rileva che si appalesano bensì accresciute, e per le susesprese ragioni, nelle categorie dell'*Amministrazione generale, del Traffico, della Manutenzione e del Materiale mobile*, ma che risultano per contro diminuite, e di oltre un milione e mezzo, relativamente alla *Trazione*.

Gli è vero però che siffatta riduzione ritrae la sua ragion d'essere da un nuovo ribasso nel prezzo del combustibile.

D'altra parte, e con saggio partito, la spettabile Amministrazione deliberava di viemeglio rafforzare la compagine patrimoniale, ammortizzando talune partite affatto straordinarie. Di qui lo speciale onere di lire 1,458,082.87, iscritto in parte a carico delle spese di Manutenzione e di Trazione, e pel resto in aumento delle eventuali perdite di esercizio.

Ond'è che, tenuto conto di altre minori differenze a peso ed a vantaggio dell'azienda, le quali quasi si equilibrano nella finalità loro, la deficienza dell'annata 1902 di L. 18,563.18 aumentata del divario corrente fra le maggiori spese e le speciali assegnazioni afficienti l'esercizio in esame e l'importo dei risparmi ivi conseguiti » 4,338,382.65

Assieme L. 4,356,945.83
si tramutava, per effetto dell'accennato aumento nei proventi in » 4,680,901.13
nell'avanzo di L. 323,955.30
pari, appunto, all'ammontare degli introiti in L. 97,160,211.66
decurtato delle spese ed imputazioni passive di » 96,836,256.36
L. 323,955.30

Liquidazione generale. — Passando, dopo ciò, a trattare della liquidazione generale, giova rilevare subito che la gestione dell'anno decorso ha usufruito di L. 182,703.97, in confronto del consuntivo 1902, per cambio risparmiato sui pagamenti effettuati all'estero; vantaggio che, nulla sopravvenendo in contrario, dovrebbe ripetersi eziandio nell'esercizio corrente.

Inoltre, e sempre nell'intento di costituire un fondo atto a colmare il preveduto disavanzo dell'antica Cassa Pensioni delle Ferrovie Meridionali, l'on Consiglio reputava opportuno di mantenere in passivo, elevandola anzi a due milioni, la abituale assegnazione.

Ed il Collegio Sindacale ha reso omaggio al deliberato, siccome quello che accelera il definitivo assetto dell'emergenza in parola.

La sensibile diminuzione avuta nell'ammontare della tassa di ricchezza mobile, e dovuta all'accertamento dell'imposta sul bilancio del 1901, trovava parziale compenso nella maggiore somma erogata per ammortizzo di azioni ed obbligazioni.

Di guisa che, e sostanzialmente, l'utile si ragguagliava a L. 3,538,052.59, cifra eguale a quella che si ottiene, se al beneficio liquidato nel precedente anno

1902 di L. 1,715,812.39
ed accresciuto dei minori oneri del 1903,
fra i quali le L. 2,505,651.90 di saldo indennità per lo scontro di Castel Giubileo » 3,129,022.25
ovvero L. 4,844,834.64

si contrappone l'insieme del mancato profitto sulle costruzioni (1,700,000) e della maggiore misura degli stanziamenti passivi » 2,848,144.90

coll'eccedenza di L. 1,996,689.74
vantaggiata dal risultato attivo del vero e proprio esercizio » 323,955.30
e dal contributo del Governo nelle provvidenze adottate in favore del personale . . . » 1,217,407.55
raggiungendo le dette L. 3,538,052.59

Ovvero:

Sovvenzioni chilometriche ed annualità Ponte Mezzanacorti L. 41,278,174.04

Corrispettivo per impiego del materiale rotabile » 6,660,000.00

L. 47,938,174.04

Oneri e spese patrimon. L. 38,796,692.41,
ammortizzo di azioni ed obbligazioni e di spese d'impianto L. 5,144,791.89, stanziamento a favore della Cassa Pensioni Meridionali 2,000,000.00 » 45,941,484.30

L. 1,996,689.74

Avanzo di esercizio e contributo del Governo, come avanti » 1,541,362.85

L. 3,538,052.59

Inoltre, siccome l'investimento del capitale costituente gli utili accantonati di esclusiva spettanza di voi signori, lasciava, al netto degli interessi sul fondo di estinzione delle azioni a matrice, il prodotto ripartibile di L. 741,082.33 oltre al residuo non distribuito nel 1902 » 16,234.97

In tutto L. 757,317.30

perciò il finale profitto ascendeva, secondo il bilancio, a L. 4,295,369.89

Bilancio generale. — E la semplice ispezione del bilancio suddetto sta a dimostrare la assoluta sua chiarezza. L'aumento di circa 1,200,000 nella emissione di obbligazioni sociali, e l'ulteriore passività, rappresentata dalle lire 18,119,228.34 di maggiori crediti di terzi, sempre in confronto di fine 1902, trovano la loro piena contropartita, tanto nel minor debito di L. 1,417,108.10 verso lo Stato, quanto nelle dotazioni e negli approvvigionamenti, cresciuti

di 9,044,149.67, nei valori in deposito, elevatisi di altre L. 4,669,660, ed infine nei titoli e nei fondi di spettanza sociale, eccedenti, nonostante qualche svalutazione, di hen L. 5,529,131.34 la corrispondente cifra del bilancio anteriore.

Le quali cose, se dall'una parte fanno fede della buona situazione dell'azienda, rendono dall'altra parte solenne testimonianza degli sforzi durati dall'on. Amministrazione per sempre più corrispondere alle esigenze del pubblico ed alla utilità del commercio.

Utili. — La totalità degli enti attivi in L. 1,047,319,391.75 diminuita del passivo, ivi compreso lo ammontare del capitale azionario e dei vari fondi di riserva per . . . » 1,043,024,021.86

lascia il sudescritto utile in . . . L. 4,295,369.89
da cui si defalcano: a) la tassa di ricchezza mobile da rimborsare ai titolari delle azioni nominative, secondo la decisione presa correlativamente alla nuova legge L. 1,092.50; b) la quota da attribuirsi alla riserva in Lire 256,748.09; c) le compartecipazioni disciplinate dallo Statuto L. 213,956.75 . . . » 472,797.34

col residuo di L. 3,822,572.55

E vi si propone: di rinviare a conto nuovo la finale eccedenza emergente della gestione dell'avanzo utili L. 3,798.24, e di distribuire fra gli aventi diritto L. 5 per ogni azione o cartella di godimento, e così solo per la concorrente di lire 2,100,000.00 . . . » 2,103,798.24

devolvendo la rimanenza di . . . L. 1,718,774.31 ad aumento del patrimonio privato.

Non occorre di spendere molte parole per raccomandare al vostro suffragio la conferma della conveniente proposta.

Approvandola, farete opera savia e successivamente proficua, porgendo nel tempo istesso nuova prova di quella prudenza che ha sempre presieduto alle vostre deliberazioni, e mercè cui la Società nostra ha potuto raggiungere l'attuale sua altezza.

Signori,

Nell'anno passato non occorsero fatti ed avvenimenti notevoli.

Fedele al proprio programma, il Consiglio ha atteso, ed attende, ai provvedimenti necessari a fronteggiare le prevedute conseguenze della liquidazione delle vigenti Convenzioni di esercizio, a riguardo di cui stanno per cominciare preliminari trattative, pur non trascurando giammai quanto può tornare a futuro vostro vantaggio morale e materiale.

Ci uniamo, quindi, all'Amministrazione nell'invitarvi a sanzionare col vostro voto tanto la convenzione stipulata col R. Governo per la costruzione *à forfait* del tronco Lecce-Francavilla, quanto le intelligenze intervenute collo Stato onde prorogare sino al 31 dicembre prossimo il termine utile per il R. Governo agli effetti del diffidamento previsto dalla legge 20 novembre 1859 in relazione alla facoltà di riscatto.

E ciò tanto più in quanto che l'analisi del bilancio, e dei conti di rendite e spese, nei molteplici loro coefficienti, ci ha convinti che, eziandio sotto il profilo del rendimento economico annuale, la Società è in grado di attendere, con serena coscienza e con ferma fiducia, ogni e qualunque decisione avvenire.

Abbiamo seguito l'andamento della ponderosa gestione, vegliando alla tenuta della contabilità sociale ed assistendo alle sedute consigliari. Le ispezioni praticate ai registri ed ai magazzini e le verifiche dei depositi e delle casse hanno sempre assodato la esattezza e la regolarità delle registrazioni e la perfetta corrispondenza loro colle consistenze materialmente accertate.

Ed in tutti questi riscontri, e negli esami da noi compiuti anche agli effetti del presente rapporto, troviamo valido ausilio nel cortese e premuroso concorso dei signori capi-ufficio e impiegati, ai quali ci piace di qui rendere santiti ringraziamenti.

E poichè il bilancio, a voi presentato, collima colle risultanze dei registri sociali, e poichè fedelmente rispecchia sia lo stato patrimoniale in genere, che la reale entità degli introiti e degli esiti finanziari ed industriali in ispecie, così vi preghiamo di approvarlo in un col proposto riparto di utili, non senza manifestare la nostra più viva compiacenza per l'opera altamente solerte e proficua prestata dall'on. Direzione Generale e dai suoi egregi collaboratori.

Dopo di che rassegniamo il mandato di cui ci avete voluto onorare, e nel compimento del quate abbiamo riposto tutte le cure che da noi si poteva.

Firenze, 4 maggio 1904.

I Sindaci: MANFREDO DA PASSANO —
ALESSANDRO BORGHERI — DAVID VIALE.

FERROVIA DEL GOTTARDO

32° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1903

all'Assemblea degli Azionisti, 26 giugno 1904

(Continuazione — V. N. 27).

III. — Organi della Compagnia.

Durante l'anno scorso, il Governo di Lucerna ha confermato per un nuovo periodo (fino al 1907) i suoi rappresentanti in seno al nostro Consiglio d'Amministrazione, cioè i signori J. Schobinger, Consigliere di Stato, ed il dottore Hermann Heller, Consigliere nazionale, entrambi a Lucerna.

Muheim, deputato al Consiglio degli Stati, ad Altdorf, che da un certo numero d'anni sedeva nel Consiglio di Amministrazione in qualità di rappresentante del Cantone di Uri, ha rassegnato le sue funzioni pubbliche, e pure, con nostro grande rammarico, le funzioni da Amministratore della nostra Compagnia.

Il Governo di Uri gli ha dato per successore il sig. Lusser, Landammann e deputato al Consiglio degli Stati, ad Altdorf, che è stato designato pure come rappresentante del Cantone di Uri nel nostro Consiglio per un nuovo periodo di 4 anni, a partire dal 1° maggio 1904.

Con lettera datata dal 20 maggio, il colonnello Hammer, antico Consigliere federale, scriveva che la sua tarda età lo obbligava a rassegnare le sue funzioni di *presidente* del Consiglio d'Amministrazione. Dopo aver manifestato il suo rammarico per questa decisione ed assicurato il dimissionario dei suoi sentimenti di gratitudine per gli eccellenti servizi resi, l'Assemblea generale degli Azionisti (29 giugno) ha designato come successore del signor Hammer, il vicepresidente del Consiglio, Roman Abt, ingegnere a Lucerna.

La stessa Assemblea ha ratificato la scelta dell'ingegnere cav. Mariani, colonnello di artiglieria a Milano, in sostituzione del senatore Tortarolo nel Consiglio d'Amministrazione.

E' col più grande rammarico che dobbiamo parteciparvi il decesso, avvenuto il 20 novembre di quest'anno, dell'antico Consigliere nazionale Filippo Bonzanigo, avvocato a Bellinzona ed Amministratore della Compagnia dal 1877. Cogli eccellenti servizi resi all'impresa, il defunto si è acquistato diritto alla nostra intera riconoscenza.

Per quanto concerne l'effettivo dei funzionari superiori dell'Amministrazione centrale, dobbiamo deplorare una perdita assai sensibile nella persona del signor Baeckler, defunto il 29 novembre scorso dopo lunga malattia. Capo dell'Economo dal 1874; il sig. Baeckler ha fatto prova in queste funzioni di qualità eminenti.

Noi abbiamo chiamato al posto vacante l'aggiunto del defunto, signor Duttweiler di Schoeffmisdorf, Cantone di Zurigo, che è al servizio della nostra Compagnia pure dal 1874. Il dott. Martin Warner, dalla fondazione archivistica straordinariamente zelante e coscienzioso, lo storico-grafo ben noto della nostra impresa, è morto il 5 febbraio 1904, dopo una lunga malattia, all'età di 75 anni. Lo abbiamo sostituito col signor Julius Büttler di Müswangen (Lucerna), che fa parte dal 1879 del personale degli archivi.

B. — Parte speciale.

I. — Lavori nuovi.

1) Direzione tecnica.

L'effettivo del personale addetto ai nuovi lavori non si è sensibilmente modificato nel 1903, l'esecuzione di una parte delle opere principali essendosi estesa a tutto l'anno ed il resto non essendo stato compiuto che verso la fine dell'esercizio; nella prima categoria entra specialmente il doppio binario del tronco Immensee-Brunnen, nella seconda i lavori nuovi e complementari delle stazioni di Erstfeld e di Bellinzona.

2) Compimento delle linee esercitate.

L'enumerazione seguente comprende i lavori nuovi e complementari, acquisti, ecc., che figurano nel 32° conto di costruzione.

I. — Lavori nuovi e complementari.

a) In piena via.

Muri di rivestimento, muratura di consolidamento delle parti rocciose sulla linea di Zoug, all'estremità sud del tunnel di Axenberg, fra Airolo ed Ambri, sulle linee del Genere e di Pino, balustrate in ferro sopra ponti e muri, completamento delle chiusure fr. 25,980.70

Lavori di difesa contro lo straripamento del Grindelisback presso Steinen e della Reuss presso Erstfeld, indigamento del Riale Cadossola presso Claro, muri di protezione contro le cadute di pietre sopra l'impianto dei ventilatori presso Goeschenen e nella parete rocciosa di Sprugascia fra Biasca e Osogna » 11,266.55

Sovvenzioni a favore di imprese pubbliche, come correzione ed indigamenti di fiumi e torrenti » 720,892.74

Strada sopra Buffalora (Com. di Chiasso), stabilimento di una strada parallela . . . » 26,613.15

Rinforzamento delle travate metalliche: ponte sul torrente di Dazio (1° e 2° binario), ponti di Guarescio e di Fedoccio, 12 ponti in lastra fra Faido e Bodio, lavori supplementari ai rinforzamenti calcolati nel 1902 » 56,490.25

Totale fr. 841,243.39

b) Nelle stazioni.

Stazione di Lucerna (Nuova quota della Compagnia al costo dei lavori) fr. 2,634,036.82

Stazione di Brunnen » 324,313.42

» Fluelen » 9,206.50

» Erstfeld » 895,141.54

» Bellinzona » 211,881.73

» Melide e Capolago . . . » 10,628.30

» Chiasso » 20,065.83

» Wassen, Ambri-Piotta, Rodi-

Fiesco, Faido, Lavorgo,

Giornico, Bodio e Osogna » 70,762.40

» Airolo » 6,001.70

» Claro e Castione . . . » 31,351.28

» Biasca » 22,767.34

Lavori complementari a vario stazioni » 11,941.56

Officine centrali di Bellinzona . . . » 5,918.73

Totale fr. 4,254,017.15

c) Case di guardia ed oggetti diversi.

Ingrandimento di 12 case di guardia; lavori complementari a 3 altre case di guardia fr. 37,271.10

Condotta d'acqua a 3 posti di guardia » 5,915.50

Telefono e sonerie nel fabbricato d'amministrazione e per i bisogni del servizio sulla linea » 1,560.40

Miglioramento dei lieux-d'aisance alla scuola d'Erstfeld » 869.20

Totale fr. 45,616.20

II. — Aumento e perfezionamento del materiale rotabile, utensili del servizio di esercizio delle officine centrali.

a) Materiale rotabile fr. 1,158,649.50

b) Utensili del servizio di esercizio e delle officine centrali » 32,151.99

fr. 1,190,801.49

III. — Altre spese » 165,577.53

RICAPITOLAZIONE.

I. — Lavori nuovi e complementari:

a) In piena via . fr. 841,243.39

b) Nelle stazioni . » 4,254,017.15

c) Case di guardia ed oggetti diversi . . . » 45,616.20

fr. 5,140,876.74

II. — Aumento e perfezionamento del materiale rotabile, utensili del servizio di esercizio ed officine centrali:

a) Materiale rotabile fr. 1,158,649.50

b) Utensili . . . » 32,151.99

» 1,190,801.49

III. — Altre spese » 165,577.53

Totale spese 1903 per compimento linee esercitate fr. 6,497,255.76

Da cui bisogna dedurre: prodotti di vendite, rimborsi ed ammortizzamenti del credito del conto di costruzione » 436,000.61

Rimane: spesa netta per lavori nuovi e complementari nel 1903 fr. 6,061,255.15

Facendo seguito alle osservazioni contenute in questo stesso capitolo del nostro precedente Rapporto, dobbiamo aggiungere che tutti i lavori complementari delle stazioni enumerati l'anno scorso, sono attualmente compiuti, ad eccezione del fabbricato di servizio al sud della stazione di Bellinzona, il quale sarà terminato quest'anno.

Fra i lavori in corso di esecuzione, dobbiamo segnalare: estensione e completamento dei segnali nelle stazioni, rinforzamento delle travate metalliche dei ponti, ecc. Del resto non vi sono attualmente dei lavori importanti in corso di esecuzione.

In quanto all'aumento del materiale rotabile, abbiamo ordinato 10 vetture di terza classe a due assi, la cui costruzione procede regolarmente.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Traforo del Sempione.

Sempre di bene in meglio procedono i lavori della galleria del Sempione, stante la buona qualità della roccia, che permette di forare più di 6 m. di cunicolo al giorno. La media giornaliera dell'avanzamento, che nel mese scorso fu di 6 metri, è arrivata a tutt'oggi a 7 m. Dei 19,768 metri di cui è lungo il tunnel restano oggidì a forarsi 546 m., per cui si può prevedere che entro ottobre cadrà l'ultimo diaframma di roccia che separa le due avanzate.

L'attacco di Briga, come si sa, è sospeso sin dalla fine di maggio, causa l'acqua calda di infiltrazione. Per dare una pallida idea del lavoro febbrile che in questi giorni specialmente si ebbe a Iselle, basta dire che escono giornalmente dal tunnel più di 550 vagoni di detriti di roccia, ciò che rappresenta altrettanti metri cubi di roccia abbattuta con la dinamite. La temperatura della roccia all'avanzata, cioè a m. 8840, è di 41°. Ciò nonostante quella dell'aria di rado raggiunge i 30°, grazie alla potente ventilazione di tutta la galleria.

Martedì scorso, visitò la galleria, spingendosi fino alla fronte d'attacco, un vecchio e competente ingegnere di lavori sotterranei, il comm. Lanino, ex-direttore dell'esercizio della R. A., il quale ebbe a dire « che in cinquanta anni d'ingegneria non vide altra Impresa costruttrice in cui si sia saputo intelligentemente affrontare le difficoltà sempre con mezzi giustamente proporzionati come al Sempione ».

><

La liquidazione alla scadenza delle convenzioni.

Indipendentemente dal provvedimento che verrà adottato circa il problema ferroviario allo scadere delle attuali convenzioni, sia che si ricorra al servizio di Stato, al privato o ad uno misto, occorre predisporre alla liquidazione di tutti i diritti che al 30 giugno 1905 Società e Governo avranno d'accampare e far valere.

Per provvedere a questa liquidazione il Consiglio dei Ministri ha delegato il Ministero dei Lavori Pubblici per la parte tecnica e quello del Tesoro per la parte finanziaria; ed ha frattanto nominato una Commissione di liquidazione composta di membri dei vari Ministeri per preparare i materiali e studiare le questioni che sono annesse colla liquidazione delle convenzioni scadenti e che si sono accumulati nei venti anni di esercizio oramai scorsi.

La Commissione, presieduta dai Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici è composta dei seguenti funzionari:

Avv. generale erariale, on. comm. De Cupis e sostituto avv. generale, comm. Baccarani per le questioni legali; Ing. Sanguigni, Marchiano e Capello, del medesimo Ispettorato delle ferrovie, per la parte tecnica;

Comm. Mortara e Mercadante, ispettori del tesoro per la parte finanziaria.

La Commissione ha stabilito l'ordine dei suoi lavori.

><

Le ferrovie complementari all'industria privata.

Il Ministro dei Lavori Pubblici per agevolare il più possibile la privata iniziativa nella presentazione delle domande dirette ad ottenere la concessione delle ferrovie complementari, ha autorizzato l'ufficio del Ministero dei Lavori Pubblici e del R. Ispettorato delle Strade ferrate a permettere che i rappresentanti di Società o Ditte, le

quali offrano sufficienti garanzie, possano prendere conoscenza dei disegni od altri documenti, escluse però le analisi dei prezzi costituenti i progetti compilati a spese dello Stato. I detti rappresentanti potranno anche trarre copia dei disegni e prendere delle notizie in base ai detti documenti.

><

Per la stazione internazionale di Domodossola.

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa i progetti per l'esecuzione del prolungamento dei magazzini merci a piccola velocità in entrata ed uscita, con la riduzione dei piani caricatori scoperti per la costruzione di un secondo magazzino merci a grande velocità in servizio internazionale nella stazione internazionale di Domodossola, per una spesa di L. 79,800.

><

Ferrovia Ovada-Alessandria.

Facendo seguito all'informazione pubblicata nel precedente numero, annunciamo che, con suo recente decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto d'esecuzione della ferrovia Alessandria-Ovada, presentato, per conto del concessionario, dalla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.

L'approvazione è stata data subordinatamente all'osservanza di tutte le prescrizioni e riserve suggerite dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e dal Consiglio di Stato.

A questo riguardo ci consta che è stato ammesso che si possano costruire per ora i piani delle stazioni in modo limitato, come propone la Società Veneta, rimandandone il completamento a quando le migliorate condizioni di movimento dell'attuale linea Genova-Ovada daranno speranza di aumento di traffico sulla Ovada-Alessandria. Però si ordina di provvedere fin d'ora all'espropriazione delle aree necessarie per l'occupazione completa, secondo i tipi delle opere predisposti dalla Società.

><

Conferenza per trasporti internazionali.

Siamo informati che l'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali per ferrovia, debitamente autorizzato dal Consiglio Federale Svizzero, ha significato ai diversi Stati partecipanti alla Convenzione internazionale di Berna per trasporti di merci per strada ferrata, che la conferenza indetta per l'autunno prossimo, allo scopo di procedere alla revisione della convenzione medesima, è stata rimandata. La conferenza stessa avrà luogo invece nel corso del 1905, in epoca che sarà ulteriormente precisata.

><

I certificati d'idoneità tecnica.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, avendo constatato che in occasione di recenti appalti furono presentati certificati d'idoneità tecnica rilasciati ad Imprese aspiranti da ingegneri non governativi e muniti del *visto* degli ingegneri-capi o degli ispettori-capi dei Circoli ferroviari o da chi per essi, ha richiamato per questo fatto l'attenzione degli ingegneri-capi del Genio Civile e dei R.R. ispettori-capi dei Circoli ferroviari, osservando loro che il semplice *visto* non equivale ad una conferma vera e propria.

E poichè il capitolato generale prescrive che i certificati d'idoneità di ingegneri non governativi, per poter servire di base all'ammissione ad incanti del Ministero dei Lavori Pubblici, devono essere confermati, sotto la propria responsabilità, da uno degli ufficiali tecnici governativi aventi le qualità indicate dal capitolato stesso, così, sia nell'interesse dei privati, sia in quello dell'Am-

ministrazione, importando di evitare che per un semplice difetto di forma debbano essere respinti appaltatori idonei, il prefato Ministro ha fatto invito ai detti funzionari governativi di curare che d'ora innanzi le conferme ai certificati di ingegneri non governativi siano fatte in modo esplicito, ben inteso quando veramente e positivamente consti l'esattezza delle cose esposte nei certificati medesimi.

><

*Modificazioni nella nomenclatura
delle tariffe dei carboni.*

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stato approvato un progetto stato presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per modificazioni nella nomenclatura della tariffa delle voci « carbone artificiale e carboni di torba e di lignite ».

Il provvedimento ha lo scopo di limitare l'applicazione della tariffa eccezionale n. 1006 alla lignite ed alla torba, escludendone i prodotti che risultano composti di altri elementi, cioè degli avanzi della distillazione uniti a catrame ed a bray secco.

><

*Linea Salerno-Mercato San Severino.
(Tariffa per l'esercizio economico).*

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha ripresentato al Ministero dei Lavori Pubblici con alcune modificazioni il progetto delle tariffe e condizioni per l'esercizio economico, limitato al trasporto dei viaggiatori sulla linea Salerno-Mercato San Severino, la quale si trova nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901, n. 220. Dalla data di attuazione, in via di esperimento, del servizio economico sulla linea anzidetta, i treni che vi circoleranno, avranno due sole classi, e cioè la prima e la terza, ed i relativi prezzi per viaggiatore-chilometro saranno quelli seguenti: L. 0.058 per la prima classe e L. 0.029 per la terza, comprendenti l'imposta erariale del 2 0/0, la tassa di bollo dell'1.50 0/0 e la sovrattassa per le casse di previdenza in ragione del 0.50 0/0, giusto quanto è ammesso dagli art. 3 e 4 della legge sovracitata. I ragazzi dai tre ai 7 anni pagheranno gli stessi prezzi ribassati del 50 0/0. Potranno essere istituiti biglietti di andata e ritorno coi consueti ribassi sui prezzi della tariffa locale.

Ci consta che sono in corso i provvedimenti di approvazione della proposta, la quale, molto probabilmente, sarà attuata a partire dal 1° agosto p. v.

><

*Proroga delle tariffe ferroviarie ridotte
pei trasporti di derrate alimentari.*

I Decreti Reali del 24 giugno, del 27 luglio e del 3 agosto 1903, che stabilirono tariffe con ribassi eccezionali sino al 30 giugno scorso pel trasporto di derrate alimentari sulle Reti Adriatica e Mediterranea, sulle ferrovie della Sardegna e sulla linea Palermo-Trapani, furono presentati al Parlamento per essere convertiti in legge; ed in pari tempo si propose di prorogarne la validità fino al 30 giugno 1905, e cioè fino alla scadenza delle Convenzioni ferroviarie.

Poichè non si giunse in tempo ad approvare il disegno di legge, sul quale ha riferito favorevolmente la Giunta generale del bilancio, il Governo, valendosi della facoltà accordata dalla legge sulle Convenzioni, ha, con recente Decreto Reale, disposto la proroga per un anno delle indicate tariffe.

Gli elementi finora raccolti lasciano presumere che l'onere derivante al bilancio dello Stato dall'applicazione di

queste tariffe, si aggirerà intorno agli 8 milioni, come fu accennato nell'ultima esposizione finanziaria.

><

Autorizzazione di lavori pubblici e ferroviari.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzata l'esecuzione dei seguenti lavori, per l'ammontare complessivo di L. 1,100,000:

Sistemazione del tratto della strada nazionale N. 31, compreso fra il pilone di Sant'Anna e il nuovo tratto sistemato presso Demonte (Cuneo), per L. 29,640.

Ricostruzione del ponticello N. 6 e consolidamento delle sponde laterali lungo la provinciale 78 (Campobasso), per L. 17,000.

Ripristino e difesa della testata del pennello al chilometro 264.903 sulla destra del Po, lungo il tronco Torino-confine con la provincia di Alessandria, della nazionale 27 (Torino), per L. 21,800.

Lavori stradali diversi nelle provincie di Campobasso, Catanzaro, Potenza e Messina, per L. 47,680.

Lavori stradali ed idraulici nelle provincie di Mantova, Piacenza, Reggio Emilia e Vicenza, per L. 40,217.

Lavori di bonifica nelle provincie di Grosseto, Benevento e Caserta, per L. 37,061.

Costruzione di un ponte sporgente nel porto di Augusta (Siracusa), per L. 33,500.

Fornitura e collocamento di una seconda boa nel porto di Vieste (Foggia), per L. 14,500.

Urgenti lavori di scavo nel canale-naviglio Corsini (Ravenna), per L. 22,140.

Rafforzamento delle fondazioni del faro alla secca Porcelbi, per L. 62,000.

Lavori portuali nelle provincie di Napoli, Bari e Siracusa, per L. 38,540.

Lavori portuali nelle provincie di Livorno, Genova e Venezia, per L. 43,450.

Lavori ferroviari diversi, per L. 720,000.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata-ritorno, per le tre classi, da Chiavenna a Dubino e da Paratico a Capriolo. Ha anche disposto che dal 1° agosto p. v. siano istituiti i biglietti di andata-ritorno, per le tre classi, da Ala a Domegliara, con la validità di tre giorni.

La Società stessa ha anche disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata-ritorno, per le tre classi, da Montoro a Terni.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.
(Trasporti d'uva fresca).*

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ritenuto che anche per la prossima campagna vinicola convenga riattivare la tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata, pei trasporti di uva fresca e di uva pigiata con mosto a vagone completo, che fu già in vigore nei scorsi anni, pel periodo dal 15 agosto al 15 settembre, ha sottoposto, anche a nome e per conto della Società esercente la Rete Adriatica, la relativa proposta all'approvazione governativa.

(Contratti stipulati presentati all'approvazione).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i seguenti contratti stipulati con le Ditte sottoponimate:

Ditta Officine meccaniche (già Miani, Silvestri e C., e C. A. Grondona, Commi e C.) di Milano, per la for-

nitura di 13 bagagliai-posta, serie D U, e di un bagagliaio-dispensa per il treno reale;

Convenzione col Consorzio di bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano per la costruzione di un nuovo ponte, della luce retta di metri 6.40, al km. 35.604 della linea Modena-Mantova;

Ditta Ezio Moretti da Tolentino, per la fornitura e posa in opera di una pensilina metallica sul marciapiedi principale della stazione di Tolentino;

Ditta Pietro Tugnoli per l'esecuzione dei lavori di consolidamento del rilevato ferroviario fra i km. 105.979 e 106.279 della linea Piacenza-Bologna;

Ditta Carminati, Toselli e C. di Milano, per la fornitura di 45 deviatori di vari modelli;

Società Alti Forni e Acciaierie di Terni per la fornitura di 71 deviatori di vario modello;

Ditta Luigi Rizzi di Modena per la fornitura di 37 deviatori di vari modelli;

Pietro Tugnoli per l'ampliamento della stazione di Prato in dipendenza del raddoppio del binario fra Firenze e Pistoia;

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il 15 luglio corrente dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Fratelli Viganò, di Milano, per sistemazione magazzini P. V. e binario di carico e scarico diretto a Milano P. T.;

Colla Ditta Salvati Agostino, di Roccapiemonte, per lavori di consolidamento del tratto in frana della galleria Zango, fra l'imbocco Sicignano ed il km. 75.122 della Sicignano-Castrocucco;

Colla Destrineria Italiana, di Milano, per fornitura di kg. 12,000 di gommelina;

Colla Ditta Ing. Pietro van Lamsweerde e C., di Milano, per fornitura di kg. 18,000 di gommelina;

Colla Ditta Gerolamo Ratto, di Pra, per fornitura di kg. 30,000 di rondelle di ferro assortite;

Colla Ditta Way Luigi, di Torino, per fornitura di kg. 9600 di chiavarde e viti per locomotive;

Colla Ditta Benini e C., di Milano, per fornitura di ml. 1000 di stoffa di lana vellutata per tappeti delle vetture;

Colle Officine Fumaroli, di Roma, per costruzione travata metallica a sostituzione del volto in muratura del ponticello sul Palidoro, al km. 44.318 della Roma-Pisa;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per costruzione di due sovrappassaggi in ferro alle progressive 60.657 e 61.907 della Santhià-Arona;

Colla Ditta Casazza Giovanni, di Torino, per fornitura di kg. 18.050 di chiavarde e viti prigioniere per locomotive;

Colle Fabbriche riunite di biacche, colori, ecc., di Genova, per fornitura di kg. 50,000 di biacca fina in polvere.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 luglio 1904).

Proposta per l'attuazione dell'esercizio economico sulla linea Teramo Giulianova.

Tipi del materiale mobile per la tramvia a vapore da Trescore a Lovere.

Proposta per il condono della multa inflitta all'Impresa Bavona per ritardata ultimazione dei lavori di consolidamento del pennello ortogonale al km. 222.171 della linea Montepescali-Asciano.

Progetto per l'impianto di una pesa a ponte e di una gru nella stazione di Thiene sulla linea Vicenza Schio.

Proposta per la concessione di compensi all'Impresa Carnazza, assuntrice dei lavori murarii per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Catania.

Domanda della Ditta Ratto per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di materiali metallici di armamento per la Rete Sicula.

Transazione con l'Impresa Manuele in dipendenza dei lavori di costruzione di due tratti di muro di contro-riva al torrente Morello sulla linea Bicocca-Caldare.

Proposta per il condono della multa inflitta alla Ditta Köhler per ritardata ultimazione dei lavori relativi alla copertura del magazzino degli approvvigionamenti ed alla costruzione di una pensilina per il fabbricato viaggiatori nella stazione di Messina.

Convenzione con la Ditta Bruseschi per mantenere in opera un fabbricato costruito a distanza ridotta dalla ferrovia Mestre-Cormons e per fare un deposito di legnami pure a distanza ridotta.

Convenzione con la Ditta Benich per la costruzione di opere murarie a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia.

Convenzione per regolare l'attraversamento della ferrovia Foggia-Napoli con la tramvia Grumo Nevano-Frattamaggiore.

><

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Rafforzamento della briglia esistente attraverso il fosso al chilometro 49.074 della linea Termoli-Campobasso, per L. 6901.

Costruzione di una scogliera a difesa contro le corrosioni del Tevere, al km. 81 della linea Roma-Orte, per L. 9000.

Ricostruzione di un tratto di sponda del fosso di guardia a monte della trincea al km. 26.352, e rialzamento di altro tratto di muretto al km. 27.554 della linea Roma-Sulmona, per L. 1300.

RETE MEDITERRANEA:

Armatura e ricostruzione del volto del cavalcavia al km. 20.145 della linea Trofarello-Chieri, per L. 1890.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile per le officine e la stazione di Taranto, per L. 1170.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del Tanagro, fra i km. 24.259 e 24.379 della linea Sicignano-Lagonegro, per L. 300.

Riparazione dei guasti agli attacchi delle travi del ponte sul Po a Mezzanacorti, sulla linea Voghera-Pavia, per L. 4940.

Contributo per spese del Consorzio per arginature a Dora in Comune di S. Ambrogio, sulla linea Torino-Susa, per L. 2431.

RETE SICULA:

Esecuzione di opere di difesa alla sponda destra del fiume Simeto, al km. 220 della linea Bicocca-Caldare, per L. 43,384.

Ricostruzione del muro di sostegno fra i km. 99.546 e 99.724 della linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 41,930.

> <
*Proposte di nuovi lavori
 presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Rifacimento di binari e scambi fra le stazioni di Trebisacce e di Sibari, per L. 136,385, oltre il materiale d'armamento.

Ampliamento e risanamento del dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Roma-Termini, per lire 4200.

Rinforzo alla scogliera lato meridionale delle officine di pietrassa in Napoli per L. 31,000, di cui L. 28,000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto dei segnali nella galleria di Solignano sulla linea Parma-Spezia, per L. 10,850.

Impianto di una bilancia a ponte nella stazione di Castelnuovo-Vallo, per L. 5370.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento delle case cantoniere ai km. 574.554 e 575.447 della linea Bologna-Otranto, per L. 1400.

Impianti per la rifornitura accelerata dei tenders dei treni diretti e direttissimi nella stazione di Pordenone, per L. 12,400.

Riparazioni alla travata metallica sul Sieve ai chilometri 30.902 della linea Firenze-Faenza, per L. 21,000.

Impianto di tre idranti nella stazione di Verona P. V. per fornire d'acqua le carrozze dei treni di lusso in transito, per L. 640.

Ampliamento del fabbricato addossato alla rimessa locomotive e assetto dell'officina del deposito nella stazione di Barletta, per L. 6200, di cui L. 4500 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento del fabbricato della Fermata di Salverra sulla linea Legnagno-Rovigo, per L. 3240, di cui L. 2700 per i lavori da appaltarsi.

> <
Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata la estensione della validità della tariffa speciale locale n. 51 piccola velocità accelerata nelle stazioni di Oristano e di Iglesias, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Compagnia Reale delle Ferrovie sarde.

Con questo provvedimento si accolgono istanze di parecchi speditori di Oristano, intese a poter fruire della anzidetta tariffa per i loro trasporti di ortaglie e frutta fresca in colli di peso non superiore a 100 chilogrammi da Oristano e da Iglesias.

— Con altro recente decreto dei prefati Ministri è stata approvata l'aggiunta di un nuovo articolo 15 a quelli attuali della parte prima del Capo II dell'allegato 8 delle tariffe, in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Società esercente la Rete Adriatica. Coll'anzidetto nuovo articolo si dispone che tutte le norme e disposizioni stabilite per i trasporti in provenienza od in destinazione dello Scalo marittimo di Venezia, sono applicabili anche alle merci ammesse allo sbarco ed all'imbarco dalle Banchine di Santa Marta, dei Magazzini generali, del punto franco e di San Basilio del predetto scalo marittimo; e ciò in conformità del desiderio espresso dalla Commissione permanente per il porto di Venezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Thiene-Asiago. — Compiute ora le pratiche preliminari, fu steso il contratto per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Thiene-Rocchetta-Asiago, che s'eleverà a 1000 metri sul mare. La costruzione e l'esercizio saranno assunti dalla Società Veneta ferroviaria. I lavori verranno cominciati fra qualche mese.

Ferrovia della Valcamonica. — Il Consiglio provinciale di Brescia approvò a grande maggioranza di accordare la costruzione e l'esercizio della ferrovia di Valcamonica (Iseo-Breno-Edolo) alla Società Nazionale di tramvie e ferrovie di Roma, che ha un capitale versato di 5 milioni. Il Consiglio stesso deliberò pure di assumere a mutuo dalla Cassa di Risparmio delle provincie lombarde la somma di 9 milioni e di autorizzare in pari tempo la Deputazione a provvedere a tempo opportuno e come meglio crede ai mezzi eccedenti i 9 milioni necessari per versare alla Società allogataria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia camuna. Il costo della ferrovia è preventivato in 12 milioni.

Ferrovia della Val d'Olena. — Domani, 17, verrà inaugurato il nuovo tronco ferroviario che da Castellanza, toccando tutti i paesi della Val d'Olena, va a Cairate, per poi proseguire sino a Mendrisio.

La costruzione di questa ferrovia in un centro eminentemente industriale, seminato ovunque di opifici, che danno lavoro a migliaia di famiglie, e dove sino ad oggi, per poter comunicare con gli altri centri industriali, si doveva ricorrere alle stazioni di Castellanza e di Busto Arsizio, costituisce un avvenimento per questa laboriosa popolazione.

Ferrovia elettrica Cremona-Milano. — L'ingegnere Alfio Dini, di Cremona, ebbe incarico dal signor Oberto Binda, di Cornaleto, di studiare due suoi progetti, l'uno d'un canale che dall'Oglio a Cividale al piano venga a versarsi nell'Adda sotto Cassano, l'altro che dal Po, sotto alla Somaglia, si versi nell'Adda sotto Maleo, dopo il ponte ferroviario di Pizzighettone.

A Cassano si avrebbe un salto utilizzabile di circa 8 m. ed a Maleo un altro di 5 m. Da questi due salti d'acqua si potrebbe ricavare una forza di circa 10,000 HP effettivi con una spesa approssimativa di 8 milioni di lire.

Questa forza, divisa in due punti, come Cassano d'Adda e Maleo, potrebbe benissimo essere utilizzata, con molto vantaggio, per attivare una ferrovia elettrica Milano Treviglio-Brescia-Cremona-Piacenza-Lodi-Milano, linea della lunghezza totale di 230 km.

Ferrovia Casale-Chieri. — Il Comitato istituitosi a Castelnuovo d'Asti nel 1902, pubblica ora il progetto di questa ferrovia e chiede ai Comuni il concorso di un milione e mezzo, più 200,000 lire, per collocare le azioni e pel Comitato, più il terreno per le stazioni, che sarebbero 26. Si tratterebbe per l'avvenire di far serpeggiare da Casale a Chieri una tramvia, da convertirsi poi in ferrovia, per 75 km., dei quali 30 in « sede propria », con 4 gallerie e 8 ponti e 45 « attaccati » alla strada provinciale, allargandola per tutto il percorso con barriera di separazione, per L. 5,000,000.

Per ora si costruirebbe la tramvia da Castelnuovo, percorrendo 18 km. per arrivare a Chieri, donde altri 22 di ferrovia porterebbero a Torino con trasbordo a Chieri.

Si chiedono perciò al Comune di Castelnuovo L. 90,000 ed il terreno. Un altro progetto, del cav. Conti, chiedeva invece un sussidio di L. 4300, ed il tracciato di questo sembra migliore di quello ora escogitato. La scelta, del resto, dati i giudizi tecnici che dovranno richiedersi, non potrà che tranquillare ognuno e fare gl'interessi delle popolazioni che domandano il mezzo di comunicazione in parola.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1904.* — Nella decade 1°-10 luglio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,122,028, con un aumento di L. 81,825.01 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 giugno 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 316,978, e presentano un aumento di L. 22,968 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1903 al 20 giugno 1904 ammontano a L. 13,028,035, con un aumento di L. 589,547 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Livorno-Montecatini al Mare. — Con intervento di tutte le Autorità, della stampa e di numerosi invitati, si fecero, il 12 corrente, le prove ufficiali della nuova linea tramviaria elettrica, a doppio binario, conducente dal centro della città di Livorno a Montecatini al Mare. La linea, lunga 5200 metri, fu costruita in appena 22 giorni. La prova è riuscita felicemente.

Tramvia Napoli-Frattamaggiore. — Nei giorni scorsi si è inaugurata questa linea tramviaria provinciale.

L'impianto del binario fu eseguito dall'ing. Cesarano e quello elettrico dall'ing. Guggenheimer della Union H. G. di Berlino: tale impianto è speciale, essendo le rotaie saldate, per il ritorno della corrente, con giunti di ghisa fusa tipo Halk.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nei giornali svizzeri:

Il 25 giugno u. s. i signori Stoffel e Dietler, Presidente il primo e Vice-Presidente il secondo della Direzione della ferrovia del Gottardo, hanno festeggiato il loro 25° anniversario dell'entrata al servizio di quella ferrovia. In tale occasione, questi due ottimi funzionari, di cui è generalmente riconosciuta la cortesia e l'assenza di quella burocrazia, che, pur troppo, si riscontra in altre amministrazioni pubbliche della nostra Svizzera, vennero fatti segno a simpatiche dimostrazioni di stima e d'affetto per parte dei loro colleghi e dei loro subordinati.

Ferrovia dell'Albula. — Facendo seguito alla notizia pubblicata nel precedente numero, annunciamo che sabato scorso ebbe luogo l'inaugurazione del tronco ferroviario Celerina-S. Maurizio, l'ultimo della ferrovia dell'Albula. Il treno inaugurale venne accolto con grande entusiasmo dalle popolazioni, specialmente di S. Maurizio.

Ferrovie in China. — La costruzione delle ferrovie in China sembra subire una sospensione; la mancanza di denaro, intrighi politici e la guerra russo-giapponese sono i motivi di questo ristagno.

I negoziati circa la ferrovia Shanghai-Nankin sono trascinati lentamente. Per quanto concerne la concessione della linea Hankeou-Canton, i viceré di You-Tchang e di Canton hanno protestato presso Sheng contro il modo di procedere degli Americani, che stanno per vendere i loro diritti ad un Sindacato belga; Sheng ha promesso di agire contro i concessionari, ma attende il parere del suo inviato, che negozia in questo momento a New-York coi belgi. Si telegrafa intanto che questa concessione è accordata ad un Sindacato cino-belga dal Governo cinese, ma che la linea sarebbe prolungata fino a Shanghai.

Nel frattempo il viceré dell'Huan ha inviato un memoriale alla Corte, reclamando per i nobili ed i notabili della sua provincia il diritto di costruire delle piccole ferrovie,

che verrebbero ad innestarsi sulla linea principale Haukeou-Pechino; questa proposta è stata trasmessa alla Camera ed al Comitato del Commercio. Il viceré propone di costruire la prima linea fra i punti di Chang-Sha e Chang-Te, all'est del lago Tung-Ting; più tardi la linea sarebbe prolungata a Szetchouen.

La ferrovia attraverso le Ande. — Il progetto di una ferrovia attraverso le Ande, di cui si parla da oltre mezzo secolo, ma che da molti è stato considerato come un'utopia, sta finalmente per essere attuato. Con ogni probabilità, di qui a cinque anni si potrà andare in ferrovia da Valparaiso a Buenos-Ayres, cioè attraversare completamente l'America del Sud dal Pacifico all'Atlantico. Tutto fa prevedere che in seguito anche altre ferrovie saranno costruite attraverso la Cordigliera, e già si parla di quella che dovrebbe seguire il passo di Uspallata.

Allo scopo di assicurare la costruzione della ferrovia Transandina, o piuttosto l'ultimo tronco che deve riunire le parti già esistenti della linea, il Governo cileno inviterà alcune grandi Ditte costruttrici, nel 1904, a Santiago a fare delle offerte. In base ad una legge del 1903, detto Governo è stato autorizzato a concedere la costruzione d'una ferrovia dello scartamento di un metro, destinata a congiungere la rete cilena a quella argentina, varcando la frontiera che separa le due regioni. Il tronco da costruire, che è quasi del tutto in traforo, è della lunghezza di km. 40. Il Governo garantisce per 20 anni l'interesse minimo del 5 0/0 sul capitale di costruzione, che non potrà però eccedere 37,500,000 lire.

Le ragioni che hanno indotto il Governo cileno a fare questa concessione, sono essenzialmente politiche ed economiche: politiche per l'amicizia ormai ristabilita fra le due nazioni vicine, ed economiche per evitare il lungo e pericoloso tragitto attraverso lo stretto di Magellano (da 12 a 14 giorni), che attualmente, per oltre la metà dell'anno, costituisce l'unico mezzo di comunicazione fra le due nazioni. Anche dal punto di vista industriale l'impresa sembra dover essere remuneratrice.

La linea argentina si spinge attualmente da Buenos-Ayres sino a Mendoza con un percorso di km. 175, comprendente vari piccoli trafori. La pendenza massima è dell'80 0/00, poichè in alcuni tratti è adottata la dentiera Abt. Dal lato cileno le difficoltà sono state anche più numerose, tanto che sinora si sono potuti costruire soli 27 km., raggiungendo presso le Ande la quota di 1252 m. sul livello del mare. Il punto culminante della linea da costruirsi sarà invece a 3900 m., e le curve, le pendenze ed i trafori da costruire dovranno ancora essere oggetto di difficoltà e lunghi studi.

In un primo progetto la lunghezza del traforo di sommità era valutata a km. 13 circa; lo stesso progetto prevedeva anche l'impianto della dentiera lungo tutto il tronco. Da ciò può aversi un'idea delle difficoltà della linea che si vuole costruire.

Una spesa che non sarà certo da trascurare è anche quella per proteggere la linea dalle nevi e dalle valanghe, poichè per legge l'esercizio dovrà essere assicurato in tutte le stagioni.

Notizie Diverse

Il futuro treno Parigi-Milano. — Scrivono da Ginevra che la nuova linea Parigi-Milano, via Sempione, ha già avuto inizio in questa settimana.

Un *express* partirà tre volte alla settimana da Parigi, arrestandosi per ora a St.-Maurice (Vallese), e rifacendo il percorso nei giorni rispettivamente seguenti.

Il treno è composto di due vagoni-salon, un vagone di prima classe, un vagone restaurant e di un furgone.

Appena il Sempione sarà aperto, l'*express* continuerà per Milano.

L'impianto elettrico municipale a Milano.

— Quel Municipio ha affidato al Tecnomasio Italiano Brown Boveri ed alla Ditta Franco Tosi la fornitura del macchinario per l'erigenda Centrale Elettrica.

L'impianto consta di: una batteria di caldaie multitubolari, fornite dalla Ditta Franco Tosi di Legnano; una motrice a vapore orizzontale, pure fornita dalla Ditta Franco Tosi, a triplice espansione, a 105 giri al 1', 1400 HP normali, 1800 HP massimo; un alternatore tipo Brown, fornito dal Tecnomasio Italiano Brown-Boveri, accoppiato direttamente alla motrice di cui sopra, a 105 giri, 8650 volts, 42 periodi, capace di fornire 1500 KVA, lavorando su circuiti induttivi, pei quali $\cos \phi = 0.75$; un tubo alternatore tipo Brown-Boveri-Parsons, della potenza di 1000-1250 kw. effettivi, 8650 volts, 42 periodi, 1260 giri; quadri di distribuzione, pure forniti dal Tecnomasio Italiano Brown-Boveri, sia per gli alternatori che per le linee partenti.

Trasporto ferroviario dei prodotti agricoli. — La Camera di Commercio di Torino aderì al voto della Consorella di Londra, perchè il Governo voglia emanare provvedimenti opportuni e duraturi allo scopo di raggiungere celerità maggiore nel trasporto a Londra dei prodotti agricoli, con relativo accentramento a Milano per fruire del progettato servizio di tre treni settimanali celeri congiungenti Milano-Londra in poco più di 70 ore, del quale già ci occupammo. La Camera stessa fece riserva di analoghi studi e proposte per quanto riflette le spedizioni da Torino.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio Militare d'Alessandria (25 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e di miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Pavia e nei suoi dintorni, fino alla distanza di due chilometri dalla cinta daziaria, durante il biennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, lire 22,000. Documenti fino al 23 luglio. Dep. provv. L. 2200.

Deputazione Provinciale di Bari (25 luglio, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada provinciale da Corato a Gravina, di m. 40,556.80, per 5 anni e per annue L. 8380, di cui lire 7300 per lavori a corpo e L. 1080 per quelli a misura, oltre il salario a 13 cantonieri fissi a carico della provincia. Dep. provvisorio lire 3000.

Deputazione Provinciale di Napoli (25 luglio, ore 11.30, def.). — Appalto dei lavori di lastricamento con basoli del tratto della strada di Caserta dalle piramidi di Capodichino fino al basolato di Casoria, provvisoriamente aggiudicato al signor Michele Sorrentino fa Antonio per L. 226,104.13 e quindi al signor Mauro Salzano col ribasso del 5 0/10 ed al signor Angelo Balzano col ribasso del 6 0/10, e cioè per L. 212,541.65.

Municipio di Paduli — Benevento — (25 luglio, ore 9). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada comunale obbligatoria dell'abitato di Paduli al confine presso il valone della Ferrara, L. 71,000. Deposito provv. L. 3550. Cauzione lire 7100.

Prefettura di Sassari (28 luglio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco unico della strada nazionale n. 88, compreso fra Tempio e Santa Teresa, di m. 56,614.50, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 4,484.86. Documenti fino al 21 luglio. Dep. provv. L. 3750. Fatali senza ulteriore avviso 2 agosto, ore 12.

Municipio di Firenze (28 luglio, ore 15, def.). — Appalto dei lavori per la ricostruzione del lastrico e marciapiedi in via Montebello, nel tratto compreso fra la piazza Manin ed il viale Principe Umberto, L. 56,501.35. Consegna lavori 100 giorni. Documenti fino al 28 luglio, ore 14. Dep. provv. lire 6000.

R. Prefettura di Belluno (22 luglio, ore 19, 2°). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 9, d'Alemagna, compreso fra il confine Trevisano in Cimafaldato ed il confine austro-ungarico verso Cortina d'Ampezzo, della lunghezza di m. 68,780, escluse le traverse che lo corredano, durante il biennio 1094-1906, per complessive L. 118,337.26. Documenti fino al 21 luglio. Dep. provv. L. 1000. Cauz. 1/16 del canone annuo. Fatali senza ulteriore avviso 3 agosto, ore 12.

Sotto-Prefettura di Palmi — Reggio Calabria — (29 luglio, ore 10, 2°). — Appalto per l'ampliamento del carcere giudiziario di Palmi, L. 82,000, delle quali L. 867.73 a corpo. Consegna lavori 20 mesi. Fatali 16 agosto. Documenti fino al 21 corr. Dep. provv. lire 5000. Canz. decimo.

R. Sub-Economato dei benefici vacanti di Busto Arsizio (29 luglio, ore 14). — Appalto delle opere e dei lavori occorrenti alla costruzione di una casa colonica di compendio del Beneficio Parrocchiale di Vanzago, lire 10,032.70. Fatali 13 agosto, ore 15. Consegna lavori 3 mesi. Dep. provv. lire 1000. Dep. spese. lire 500.

Direzione Genio Militare di Torino (29 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di mantenimento degli immobili destinati o da destinarsi ad uso militare nella piazza di Torino dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per complessive L. 120,000. Cauzione L. 12,000. Docum. fino al 25 luglio.

Intendenza di Finanza di Belluno (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un fabbricato ad uso di caserma per le guardie di finanza a Monte Pontet, per la somma di L. 24,700. Offerte fino al 29 luglio. Cauz. L. 1000. Consegna lavori 180 giorni.

Municipio di Rionero in Vulture — Potenza (30 luglio, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di restauro della chiesa Madre dedicata a S. Marco, provvisoriamente aggiudicato prima al signor Di Leonardo Francesco col ribasso del 10.50 0/10 su L. 10,054.61, e poi, in grado di ventesimo, al signor Di Pace Gerardo, domic. a Forenza, col ribasso di L. 549.95, e cioè per L. 8448.93.

Direzione Genio Militare di Bologna (30 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una caserma per uno squadrone, della caserma deposito e Stato Maggiore e parte della fognatura della nuova caserma Davia in Bologna, per L. 250,000. Cauz. L. 25,000. Consegna lavori 300 giorni. Dep. spese L. 6000.

R. Prefettura di Livorno (4 agosto, ore 10, unico). — Appalto della costruzione del fabbricato di un faro sulla Punta Polveraia (costa occidentale dell'Isola d'Elba), per complessive L. 28,592. Offerte fino al 3 agosto. Consegna lavori 8 mesi. Documenti fino al 26 luglio. Dep. provv. L. 1450. Dep. spese L. 1200.

R. Prefettura di Torino (10 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di rinnovazione di pavimenti, coloriture e di adattamento di un sotterraneo ad uso di refettorio nell'Istituto di correzione paterna « La Generala », in territorio di Torino, per complessive lire 11,609. Consegna lavori 2 anni. Docum. fino al 2 agosto. Deposito provv. L. 1000.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale Arsenale di Napoli (30 luglio, ore 11, 2° inc.). — Fornitura ai RR. Arsenali di Napoli e Taranto ed al R. Cantiere di Castellammare di cubi e pelli, per complessive L. 40,000. Deposito provv. L. 4000. Risultati d'asta 3 agosto, ore 12. Fatali 24 agosto, ore 12. Dep. spese L. 1100.

Direzioni Generali Arsenali di Napoli e Venezia (3 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di olio di lino naturale ed olio di lino cotto, per complessive L. 58,000, provvisoriamente aggiudicata coi ribassi del 29.44 e 5 0/10 e cioè per L. 38,878.50. Consegna due rate uguali dopo 60 giorni. Risultati d'asta 8 agosto, ore 11. Dep. provv. L. 5800.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (4 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, di olio d'oliva di prima qualità per macchine, per complessive L. 580,602, in due lotti distinti: il primo di L. 389,880 ed il secondo di L. 190,722, da consegnarsi nei termini di tempo stabiliti. Risultati d'asta 8 agosto, ore 11. Fat. 25 agosto, ore 12. Dep. provv. primo lotto L. 38,990, secondo lotto L. 19,775.

— (9 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di legno teak di Moulmein di Rongoon o del Siam, per complessive L. 333,845. Risultati d'asta 13 agosto, ore 11. Fat. 30 agosto, ore 12. Dep. provv. L. 33,390.

GUIDA DEGLI AZIONISTI.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Luglio 9	Luglio 16
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 443	441
» » Meridionali	» 714	712.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	» 430	430
» » (2 ^a »)	» 450	415
» » Secondarie Sarde	» 267	267
» » Sicule	» 680	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 353.75	354.25
» » Cuneo 3 0/0	» 384	382

Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	L. 98.50	98.25
» » Mediterranee 4 0/0	» 506.50	506.25
» » Meridionali	» 354	354.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	312
» » 2 ^a emiss.	» 308	309
» » Sarde, serie A.	» 361	360.50
» » serie B.	» 361	360.50
» » 1879	» 361	360.50
» » Savona	» 378	384
» » Secondarie Sarde	» 508	507
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 511	511
» » Tirreno	» 508	508
» » Vittorio Emanuele	» 381	380.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 1° al 10 Luglio 1904. — 1^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4760	4760	»	1065	1065	»
Media.	4760	4760	»	1065	1065	»
Viaggiatori	1,585,307.00	1,541,768.41	+ 43,538.59	76,963.00	74,849.40	+ 2,113.60
Bagagli e cani.	85,250.00	85,410.71	+ 160.71	2,307.00	2,805.27	- 498.27
Merci a G. V. e P. V. acc.	379,590.00	371,371.87	+ 8,218.13	14,298.00	13,988.58	+ 309.42
Merci a P. V.	1,900,574.00	1,873,958.41	+ 26,615.59	77,739.00	76,050.34	+ 1,688.66
TOTALE .	3,950,721.00	3,872,509.40	+ 78,211.60	171,307.00	167,693.59	+ 3,613.41
Prodotto per chilometro.						
della decade	829.98	813.55	+ 16.43	160.85	157.46	+ 3.39
riassuntivo						

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1903-904. — 35^a Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	91,661	2,049	19,601	116,623	273	230,207	618	371
1903	88,521	1,769	20,383	114,955	490	226,118	618	365
Differenze nel 1904	+ 3,140	+ 280	- 782	+ 1,668	- 217	+ 4,089	»	+ 6
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 GIUGNO 1904.								
1903-904	3,885,301	95,392	812,645	4,931,377	48,010	9,767,725	618	15,805
1902-903	3,725,102	97,631	756,769	4,875,217	53,225	9,507,944	618	15,385
Differenze nel 1903-904	+ 160,199	- 2,239	+ 55,876	+ 58,160	- 10,215	+ 259,781	»	+ 420

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	41,887	636	9,128	24,001	50	75,702	482	157
1903	38,830	647	6,561	17,007	113	61,158	482	127
Differenze nel 1904	+ 3,057	- 11	+ 2,567	+ 6,994	- 63	+ 14,544	»	+ 30
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 GIUGNO 1904.								
1903-904	1,464,187	35,218	416,208	952,784	17,064	2,885,461	482	5,986
1902-903	1,338,869	29,706	365,219	861,376	20,222	2,615,392	482	5,426
Differenze nel 1903-904	+ 125,318	+ 5,512	+ 50,989	+ 91,408	- 3,158	+ 270,069	»	+ 560

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,426	189	3,613	3,021	»	11,249	23	489
1903	3,908	163	674	2,170	»	6,914	23	301
Differenze nel 1904	+ 518	+ 27	+ 2,939	+ 851	»	+ 4,335	»	+ 188
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1903 AL 20 GIUGNO 1904.								
1903-904	176,584	7,975	74,839	115,369	62	374,849	23	16,297
1902-903	165,302	6,906	38,684	104,198	63	315,152	23	13,702
Differenze nel 1903-904	+ 11,282	+ 1,069	+ 36,155	+ 11,191	»	+ 59,697	»	+ 2,595

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - **TORINO**

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie Italiane.

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad a.r.a compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

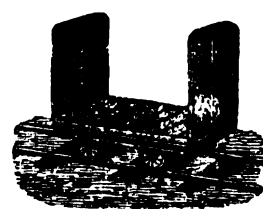
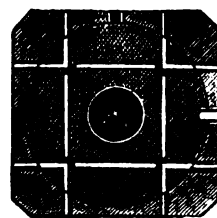
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FRANCESCO CASANOVA

Libraio di S. M. il Re d'Italia

TORINO - Piazza Carignano - TORINO

LUIGI LENCHANTIN

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE

Vol. I. — Strade Ferrate con quattordici tavole in nero ed a colori

Vol. II. — Strade Ordinarie Vie acque-Telegrafia-Aerostatica ed Arconautica

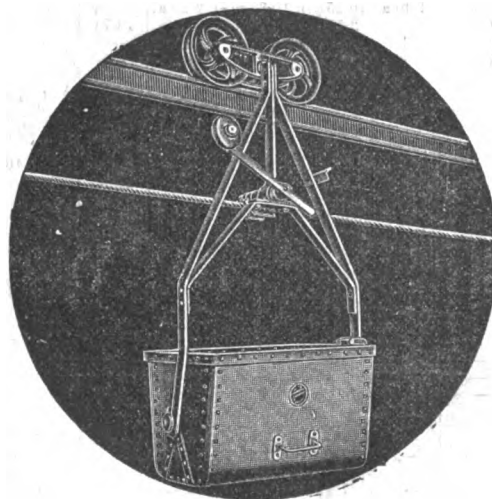
con undici tavole in nero ed a colori.

2 vol. in-16° di pag. 608, L. 6.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati.
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — TORINO

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Un anno di vita del Consorzio autonomo del Porto di Genova.* — *L'ordinamento ferroviario (La maggior autonomia nell'esercizio di Stato).* — *Per una congiunzione ferroviaria di Modena col Frignano.* — *Il problema ferroviario.* — *Statistica ferroviaria internazionale.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

UN ANNO DI VITA DEL CONSORZIO AUTONOMO DEL PORTO DI GENOVA

Alcuni giornali di Genova si sono fatti eco del timore che serpeggia fra i negozianti di carbone del porto di Genova a proposito dell'avvenire di questo importantissimo ramo di commercio. Il generale Canzio ha scritto una lettera, che è stata pubblicata sui giornali, per dimostrare che il movimento di questa merce nell'anno che comprende il primo semestre del 1904 e l'ultimo del 1903 è leggermente superiore a quello degli anni antecedenti. Manca quindi ogni fondamento per asserire che il primo anno di esercizio del Consorzio abbia veduto una diminuzione del traffico dei combustibili.

Ma se anche una tale diminuzione si fosse verificata o si verificasse prossimamente, questo fatto non dovrebbe in alcun modo meravigliare, perchè sarebbe conseguenza di quelle malagevoli condizioni del porto che da tanti anni si lamentano invano. In causa delle difficoltà che si sono andate e si vanno continuamente aggravando, molte merci debbono sottostare nel porto di Genova a spese superiori a quelle che pagano in altri porti italiani, verso i quali aumenta perciò l'affluenza delle merci che a parità di condizioni dovrebbero sbarcare a Genova.

Le conclusioni che si vogliono dedurre dall'esame dell'opera del Consorzio durante il suo primo anno di vita non debbono avere per base i raffronti numerici del movimento del porto nel quale è trascurabile l'influenza che il Consorzio può avervi avuta in così breve tempo, ma debbono risultare da altro ordine di ricerche. E prima di tutto, ha il Consorzio addimosttrato di saper provvedere alla insufficienza del porto, come è suo scopo principale, con tutta la sollecitudine che i suoi mezzi gli permettevano ed in ogni modo meglio di quello che non sarebbe avvenuto sotto l'amministrazione diretta dello Stato?

Dubitiamo che a questa domanda si possa dare una risposta favorevole. Infatti, se male non ci apponiamo, nel primo anno di esercizio del Consorzio non si è verificato alcun acceleramento dei lavori in corso (Campasso, stazioni ferroviarie), non si è iniziata nessuna delle opere già di-

chiarate urgentissime e che lo Stato era da molti mesi pronto ad eseguire (gru del ponte Andrea Doria, attrezzamento del ponte Biagio Assereto, prolungamento del Carracciolo), e nemmeno si è provveduto alla manutenzione ordinaria del porto. Ci sembra anche che si sia perduto un tempo sproporzionato alla facile opera di compilare un piano finanziario richiesto dai maggiori lavori e che non si abbia ancora nessuna fondata sicurezza che i criteri sui quali questo piano finanziario è stato foggato saranno accettate dallo Stato.

Crediamo che sia necessario di risalire alle cause di questo andamento, la cui persistenza sarebbe fatale al porto di Genova. Una ricerca di tale genere è destinata ad essere totalmente proficua, in quanto che riteniamo che nessuna ragione intrinseca conduca ai lamentati risultati. Infatti è da tutti riconosciuto che colui che dirige la nuova Amministrazione ha una visione chiara e felice dell'avvenire del porto e spiega tutta la sua multiforme e rara energia nella riuscita del suo programma. D'altro canto, tra i cooperatori dell'opera vi sono rappresentanti di tutti quegli enti locali che sino ad ora hanno sostenuto con scritti e parole la necessità di porre il porto di Genova all'altezza dei suoi destini.

Non vi ha dunque alcun dubbio che la causa del lento procedere dell'Amministrazione del Consorzio dipende dal modo col quale ne sono foggati gli ingranaggi. Altri potrà con maggior sicurezza recare su ciò esatto giudizio, ma io mi permetto di emettere l'opinione che una delle cause principali sta nel modo com'è organizzato il Consorzio a base di Commissioni. E' ormai passato in proverbio presso tutti gli Stati civili che il deferire gli affari d'un ente esecutivo al verdetto di Commissioni è quanto di più perfetto si voglia fare per rimandare gli affari alle calende greche e per avere, dopo grande aspettativa, delle conclusioni sempre sconnesse e qualche volta anche inconciliabili.

E' pur vero che, per la legge dell'autonomia, il Governo si è limitato a partecipare alle opere in una misura che non è equa. Evidentemente la partecipazione dovrebbe essere proporzionale al traffico del porto di Genova, preso per base la somma totale che lo Stato spende per vari porti del Regno ed il totale della navigazione di tutti questi porti. Ma questa ingiustizia della legge dell'autonomia non mi pare che giu-

stificati affatto le tergiversazioni e le incertezze, anzi consigli all'opposto il maggiore slancio nel seguire lo spirito e la lettera della legge. Infatti, con quale fondamento si può chiedere che questa legge venga modificata nel senso di aumentare la partecipazione dello Stato all'esecuzione dei lavori se si dimostra col fatto che non si ha nessuna furia di eseguirli dopo dieci anni che si scrive e si protesta che questi lavori sono improrogabili e che senza di essi l'avvenire di Genova è compromesso? X.

L'ORDINAMENTO FERROVIARIO

La maggior autonomia nell'esercizio di Stato.

(Relazione dell'on. Saporito).

La Reale Commissione per lo studio dell'ordinamento dell'esercizio delle strade ferrate, occupandosi dell'ordinamento dell'esercizio di Stato, ha affermato « la necessità che nel regime dell'esercizio di Stato l'azienda delle ferrovie debba essere ordinata con la maggiore autonomia compatibile coi diritti statuari ».

Con quel voto però la Commissione intese tuttavia affermare la responsabilità del Ministro di fronte al Parlamento: ed a tale necessità costituzionale o statutaria furono coordinate le proposte della Commissione stessa.

Ma poichè insieme alla necessità che il Ministro sia responsabile da tutti si riconosce anche quella che l'andamento dell'azienda non sia ostacolato da controlli dannosi, nè turbato dalle vicende politiche e finanziarie dello Stato e venga sottratto altresì all'ingerenza parlamentare, la Commissione ha esaminato le condizioni da soddisfare e le disposizioni da attuare per conciliare quella responsabilità colla più ampia autonomia.

Tale autonomia non potrebbe, secondo la Commissione, conseguirsi che col rendere l'azienda, per un adeguato periodo di tempo, libera dei propri atti sotto l'alta vigilanza del Governo, nell'ambito delle leggi vigenti, di quella che istituirà il nuovo ordinamento e della speciale legge sulle tariffe e condizioni dei trasporti, onde la voluta autonomia, circa le spese, anche rispetto agli eventuali ribassi dei prezzi dei trasporti, si svolgerebbe, nei limiti delle prestabilite assegnazioni da proporzionarsi, con rapporti parimenti prestabiliti, al traffico od al prodotto lordo, e tali da offrire modo di affrontare le alee cui è inevitabilmente soggetta l'azienda delle strade ferrate.

Per riconoscere quali debbano essere tali assegnazioni occorre considerare:

1) Che l'industria dei trasporti per ferrovia può riferirsi al capitale per gli impianti, in parte fissi (costo delle linee) ed in parte mobili (materiale rotabile e di esercizio), il qual capitale deve ricevere una remunerazione da trarsi dai prodotti;

2) Che per l'esercizio si richiedono spese, le quali tutte devono trovare compenso nei prodotti medesimi;

3) Che oltre le spese d'esercizio, propriamente dette, bisogna tener conto di quelle indispensabili per la conservazione e l'incremento del patrimonio; spese che richiedono adeguati prelevamenti dei prodotti;

4) Che dal prodotto dell'industria deve trarsi una quota per costituire una riserva, oltre a superare le deficienze dipendenti da oscillazioni nei prezzi dei combustibili e dei metalli e da altre cause eventuali di spese (per esempio: indennizzi per infortuni).

Per ciò che riguarda la remunerazione del capitale impiegato negli impianti fissi, dato che non si può prestabilire il saggio dell'interesse dell'ingente capitale impiegato nella costruzione delle ferrovie di Stato, la Commissione crede sarà necessario assegnargli come interesse quel tanto che rimarrà del prodotto, dopo detratte da questo tutte le altre assegnazioni.

Per la remunerazione del capitale impiegato nel materiale mobile e di esercizio e negli approvvigionamenti, la

rimunerazione convenzionale potrà stabilirsi considerandolo come un capitale industriale. Trattandosi peraltro di un'industria di Stato, osserva la Commissione, la remunerazione convenzionale di tale capitale può limitarsi alla misura della rendita dei titoli di Stato.

Per le spese d'esercizio la somma occorrente può stabilirsi in via di approssimazione, desumendola dalla spesa consunta negli ultimi anni, pel solo esercizio delle linee, dalle singole Società.

Per la conservazione e l'aumento del patrimonio la Commissione propone di provvedere a tutte le spese con prelevamenti dal prodotto, e precisamente di assegnare per detti lavori una determinata quota fissa del prodotto iniziale ed un'altra quota variabile proporzionale all'incremento del prodotto, ovvero all'incremento del traffico a parità di tariffa.

A costituire la necessaria riserva generale la Commissione propone di prelevare l'uno per cento del prodotto lordo totale.

Ciò premesso, continua la Relazione, nell'ordinamento ideato per assicurare la piena autonomia dell'azienda si assegnerebbe, come remunerazione al capitale impiegato negli impianti fissi, ciò che rimarrebbe del prodotto lordo dopo detratta da questa la quota per la retribuzione del capitale relativo al materiale industriale mobile, quella per le spese d'esercizio, quelle per i fondi speciali e la cassa, ed infine quella per la riserva generale.

Tali detrazioni sarebbero tutte determinate, per cui parimenti determinata riuscirebbe la quota residua da assegnarsi come remunerazione del capitale impiegato negli impianti suddetti.

Peraltro le spese d'esercizio non risulteranno perfettamente uguali alle assegnazioni per ciò stabilite; saranno in fatto maggiori o minori, quindi ne deriverà un eccesso o un risparmio di spesa, i quali andranno a diminuire o ad accrescere la riserva generale.

Tale riserva, aggiunta alla retribuzione convenzionale del capitale impiegato pel materiale mobile e le provviste, dimostrerebbe l'utile reale dell'azienda.

Il tesoro incasserebbe l'avanzo o pagherebbe l'eventuale deficienza della riserva.

PER UNA CONGIUNZIONE FERROVIARIA DI MODENA COL FRIGNANO

Il bisogno sempre crescente di facili e sicure comunicazioni fra il Frignano ed i centri più importanti della regione, ha fatto nascere da più tempo il pensiero di creare una congiunzione ferroviaria di Pavullo, centro del Frignano, con una delle stazioni ferroviarie a questo paese più prossime. E sorse così l'idea di una ferrovia Vignola-Pavullo, in prolungamento della esistente ferrovia a scartamento ridotto Modena-Vignola, e quella pure di una ferrovia Sassuolo-Pavullo, essendo Sassuolo già congiunto con Modena a mezzo di una ferrovia a scartamento ridotto, e con Reggio da una ferrovia economica a scartamento normale. Da ultimo l'ing. Landini si fece iniziatore dell'idea della costruzione di un tram a vapore Vignola-Pavullo in continuazione della tramvia a vapore ora esistente Bologna-Vignola.

Tutte e tre queste soluzioni hanno dei fautori. La Deputazione provinciale di Modena non si è ancora pronunciata in favore dell'una piuttosto che dell'altra, ma si limita per ora a far compiere gli opportuni studi di dettaglio, per potere poi pronunciare un più facile giudizio di scelta.

Così ha di recente incaricati gli ingegneri Pietro Lanino e Giovanni Mantegazzini dello studio di un progetto esecutivo della linea Sassuolo-Pavullo, per Valle di Secchia-Rossenna-Cogorno, la quale sarebbe destinata a costituire, per una prima tratta da eseguirsi a miti pendenze e a

grandi curve, il principio della linea di grande traffico da Modena a Lucca.

In una recente seduta del Consiglio provinciale furono poi votati i fondi per uno studio definitivo di una Vignola-Pavullo, in base ad un progetto di massima che già da alcuni anni fu fatto predisporre dalla Società esercente la ferrovia Modena-Vignola, e di cui il Consiglio ha votata la presa in considerazione. Questo progetto, assai pregevole, fu studiato dagli ingegneri E. Guastalla e G. Luppi.

Fra le soluzioni possibili di cui si discute, una sola trovata quindi per ora concretata in un progetto. In attesa che altri studi precisi vengano a chiarire il problema, il *Monitore Tecnico* riferisce i seguenti concetti, cui si ispirarono gli ingegneri Guastalla e Luppi nello studio di questa Vignola-Pavullo, e delle principali caratteristiche di questa linea.

Pavullo trovasi sopra una specie di altipiano a m. 680 sul mare, circondato tutto all'intorno da catene di monti: onde una ferrovia per Pavullo che voglia evitare gallerie ragguardevoli, deve elevarsi per attraversare queste catene montuose, per poi ridiscendere.

Ammassa Vignola come punto di partenza, e la valle del Panaro come sede della nuova linea, i progettisti non ebbero dubbi sulla scelta del valico, essendo località di passaggio obbligata il piano di Sant'Antonio a 30 metri sopra Pavullo, mentre da questo punto alla valle stessa di Panaro si presentano possibili due vie.

I progettisti divisero l'intera linea in quattro tronchi: il primo ha principio alla stazione di Vignola, dove si allaccia alla ferrovia proveniente da Modena: attraversa la strada provinciale per Sassuolo e la comunale per Castelvetro, e quasi sempre in rilevato si dirige su Marano, la cui stazione trovasi a km. 4.745 da Vignola, e poco dopo attraversa il Panaro con un ponte al km. 5.100, a travata continua in ferro di sette campate, della lunghezza totale di m. 165.

Il secondo tronco ha la lunghezza di km. 6.742; fra le opere d'arte più importanti di esso, oltre il detto ponte sul Panaro, annoverasi un ponte sul Rio Torto.

Il tracciato segue la riva destra di Panaro, su terreno solido, dapprima pianeggiante, poi lievemente accidentato, entrando al km. 9.539 totalmente nell'alveo del fiume, dove si mantiene per m. 1100 fino alla piccola lavina di casa Sino, oltrepassata la quale volge a ponente, ripassando il Panaro nella località detta la Casona, con un ponte a tre travate metalliche, della luce, la centrale di m. 50, le estreme di m. 30. Sono progettati per 2540 metri dei muri di difesa lungo il fiume.

Al km. 11.399 si trova la fermata di Rio Torto, destinata a servire i paesi di Festà, Ospitaletto, Castellino, Rocchetta, Lamone. Al km. 11.456 ha principio il ponte sul Rio Torto, della lunghezza totale di m. 50, in 5 campate. Di qui s'inizia il terzo tronco, di km. 3.429, di cui chilometri 3.079 sono progettati a dentiera, onde poter vincere un dislivello di m. 317; le pendenze massime adottate sul tratto a dentiera sono del 18.8 0/0. Al km. 14.800 termina la dentiera, ed al km. 14.975 si trova la fermata di Festà alla quota di m. 500 sul mare.

L'ultimo tronco va dalla fermata di Festà a Pavullo. La linea passa per la località detta la Bottega, ove trovasi la fermata di Coscogno al km. 17.855, dopo la quale, percorso un tratto di m. 1200 in salita del 25 0/00 ed uno in orizzontale, ricomincia a casa detta di Vincenzo, al km. 19.474, la dentiera, che termina al km. 21.408, presso il Rio del Frandello; di qui la linea continua a salire in aderenza con pendenza non superiore al 25 0/00 fino presso S. Antonio, al km. 23.322; donde in orizzontale alla quota di m. 707 fino presso la Rolla, indi con un nuovo tratto a dentiera di m. 560 in discesa, si porta rapidamente in fondo alla vallata del Cogorno, ed attraversato il Rio Acquabuona al km. 24.660 su un viadotto di 5 arcate, giunge presso il molino detto di S. Paolo e prosegue quasi in piano fino a Pavullo, la cui stazione trovasi al km. 26.

L'adozione delle tratte a dentiera fu consigliata dalla

possibilità che ne veniva di concentrare così le difficoltà del tracciato in queste tratte, senza allungare il percorso, e ponendo quindi in condizioni più favorevoli le tratte ad aderenza.

Il sistema suggerito è il sistema Abt, caratteristico per tale speciale tipo di dentiera. La linea sarà tutta servita da locomotive Abt, le quali sono provviste, come è noto, di due meccanismi motori: l'ordinario ad aderenza ed un secondo che comanda le ruote dentate da mettersi in azione solo nei tratti a dentiera.

I tratti a dentiera avranno pendenze variabili dall'84 al 108 0/00, mentre nei tratti ad aderenza la pendenza massima sarà, come si è visto, del 25 0/00. La velocità raggiungibile nei tratti a dentiera si calcola di 7 od 8 km. Il raggio delle curve discende per poche curve ad un minimo di 100 metri.

Il costo complessivo della linea, nel quale figurano espropriazioni, movimenti di terra, gallerie, fabbricati, armamento, materiale mobile ed imprevisi, è calcolato in lire 2,696,140.72, pari ad un costo chilometrico di L. 103,327.44.

Secondo uno studio geologico compiuto dal prof. Dante Pantanelli, il tracciato della nuova linea si svolgerebbe per un primo tratto, fino a 2 km. oltre Marano, sulla seconda terrazza alluvionale di Panaro in terreni assolutamente stabili; indi, e fino al secondo attraversamento di Panaro, sulle argille scagliose, che offrono però minor pericolo di quelle di sponda sinistra; dopo un tratto al di là di Panaro su terreno alluvionale, incomincia l'effettiva salita su strati solidi di alberesi eocenici: indi riprendono le argille scagliose, che non offrono pericolo, con qualche tratto di arenaria più o meno marnosa del miocene inferiore.

Questi sono in breve i concetti fondamentali del progetto di massima della linea Vignola-Pavullo, studiato dagli ingegneri Guastalla e Luppi, in base al quale la Deputazione provinciale di Modena si accinge a fare eseguire uno studio esecutivo.

Desso rappresenta un lavoro serio, accurato, che onora i progettisti, mentre l'andamento prescelto può dirsi in verità rappresenti la migliore soluzione per una ferrovia Vignola-Pavullo. Ben fa quindi la Provincia di Modena a prendere questo progetto come base dello studio completo che sta per essere intrapreso.

IL PROBLEMA FERROVIARIO

Come è noto, il *Secolo* ha aperta un'inchiesta presso gli uomini politici intorno al problema ferroviario. Fra le risposte che ha ricevuto, crediamo interessante riprodurre quella del deputato Attilio Brunialti, favorevole all'esercizio privato.

Ma io non esito a rispondere al secondo quesito, che nelle presenti condizioni del paese l'esercizio di Stato sarà un disastro nel quale potrebbe essere travolta la prosperità della nostra vita economica e sociale.

Lascio da parte le difficoltà finanziarie che si dovranno subito affrontare per l'esercizio di Stato, ed altri già dimostrò tali da mettere a serio pericolo la compagine del nostro bilancio. Non ho compreso mai come il ministro Luzzatti, che afferò il portafoglio appena l'on. Giolitti gliene mostrò la fodera per convertire la rendita, non abbia i sonni turbati da rotaie e da locomotive più che da corazzate russe saltate in aria e da fantaccini giapponesi. Imperocchè finanziari di valore incontestabile hanno dimostrato che per far l'anno venturo l'esercizio di Stato sarà necessario deporre ogni pensiero di conversione, battere alle porte del credito, riaprire il baratro del disavanzo.

Non di questo intendo occuparmi, ma delle due maggiori difficoltà che derivano all'esercizio di Stato, in un paese come il nostro, dal parlamentarismo e dalla burocrazia. Intendo per *parlamentarismo* in questo senso mal-

vagio, le influenze deleterie che si esercitano sulla nostra vita pubblica per vantaggi individuali e locali a danno dell'universale; intendo per burocrazia quello che Marco Minghetti definiva « la fucina di corruzione dei nostri ordinamenti politici ed amministrativi ».

Procedo per rapidi ricordi, imperocchè non ho bisogno di descrivere le ferrovie tortuose, le stazioni inutili, le opere di lusso costruite per indebite ingerenza parlamentari; ferrovie ottenute a prezzo di voti, dove una tramvia sarebbe stata soverchia, esercizi pieni dove si avrebbe dovuto da anni introdurre il servizio più economico, treni che viaggiano pressochè vuoti, orari fatti per comodo di senatori e deputati.

Quando eserciti e costruisca lo Stato, non so chi porrà più un limite alle cupidigie infinite. E le tariffe? Già si accordavano tariffe di prova a prodotti, a luoghi, a persone, e sono fino ad un certo punto necessarie, per la forma che natura diede al nostro paese; ma dove ci fermeremo con l'esercizio di Stato? Io sono convinto che, per la pietà del bilancio, il Ministero vorrà sciolta la questione ferroviaria da questa vecchia Camera, tutta adipe e cartilagini, che egli può muovere come un casotto di burattini, anzichè dalla nuova che il paese gli manderà, sa Dio come muscolosa, nerboruta e piena di pretese. Ma le voci di tariffa non saranno mai articoli di statuto; gli assalti al bilancio si faranno più spessi, e nessun ministero resisterà alla mosca olearia o alla farfalla dei cavoli, quando deputati influenti chiederanno per esse il compenso di più facili trasporti.

Le merci viaggeranno dunque sempre più sulle vive carni del bilancio, ed i viaggiatori ne roderanno le ossa. Fuor degli stranieri, chi paga ora in Italia il biglietto intero?

E' una gazzarra universale! le tariffe ridotte non si contano più; per ogni nuova concessione, dieci altre classi di funzionari d'ogni grado invocano miglior trattamento.

Dai militari, che viaggiano poco meno che gratuitamente anche quando vanno a spasso, ai medici delle ferrovie, una carica cui tutti aspirano; dai congressi degli scienziati a quelli delle levatrici e dei tabaccaj; dai pellegrinaggi pontifici, agli *steeples chases* organizzati dai comitati di crocifiggendi, è una caccia, come dicono qui a Roma, allo *sbafo* che non ha più limiti nè misura. Tralasciando i biglietti ridotti che il Ministero largisce pressochè a chiunque, e sono forse una buona speculazione, non c'è donna elegante o parente di ministro, fino alla ventesima generazione, che non trovi modo di avere un *biglietto di servizio*. Io mi domando chi più pagherà il biglietto alla ferrovia col l'esercizio di Stato, chi saprà resistere alle insistenze dei *deputati influenti*, che hanno sempre il caso eccezionale, pietoso, degno del suddetto ambizioso *sbafo*? Si lusingano i Ministri di chiudere codesto rubinetto: ma se a poco giovarono i freni posti dalle convenzioni, la quasi pubblicità, i riscontri contabili, lascio immaginare a che cosa gioveranno le barriere poste da chi avrà tutto l'interesse di saltarle, di aprirle, di abatterle.

Non è ancora il peggior guaio dell'esercizio di Stato, al quale assai più del parlamentarismo nuocerà la burocrazia, nel cattivo senso che ho sopra detto. Lo Stato moderno ha ordinamenti amministrativi suoi propri, che non può modificare d'un tratto, come sarebbe pur necessario per l'esercizio della più grande e difficile delle industrie.

E anzitutto, chi può immaginare un Direttore generale delle ferrovie a 25,000 lire l'anno? Eppure non lo potremo pagare più d'un Ministro, e se anche lo vorremo mettere al livello d'un ambasciatore, od arrotondargli lo stipendio al di là delle cinquantamila lire, come per i generali e per gli ammiragli, difficilmente troveremo il *right man* per un posto come questo, l'uomo onesto, intelligente, attivo, soprattutto sciolto da qualsiasi vincolo e considerazione burocratica che dovrebbe essere indipendente dalle influenze parlamentari e nel medesimo tempo obbediente all'indirizzo politico del Governo. Insuperabili difficoltà io ravviso in tutto l'ordinamento contabile: la legge sull'amministrazione del patrimonio dello Stato e sulla contabilità non potrà

certo applicarsi all'esercizio ferroviario. Per ogni contratto non sarà possibile sentire i Corpi tecnici, il Comitato, il Consiglio di Stato, attendere la registrazione della Corte dei Conti, osservare, in una parola, tutte quelle formalità burocratiche, le quali pure sono state messe insieme per evitare abusi, ladrerie e favoritismi difficilmente evitabili con la sola voce della coscienza, col semplice richiamo dell'onestà.

Io non so se l'inchiesta sulla marina riuscirà a dimostrare quanti milioni abbiamo spesi di più per due sole cagioni — taccio d'altre — il riguardo alle industrie nazionali e il riporto delle Commissioni. Quante e quante volte ciò che si poteva avere all'estero per cento lire, si pagò in Italia centoventi ed anche centocinquanta! Quante più volte ciò che si poteva pagare cento all'asta pubblica si pagò centocinquanta se non più a trattativa privata, per ripartire il lavoro fra Genova e Napoli, o fra Venezia e Palermo! Pure, la pubblica gara, con le sue garanzie, per le somministrazioni della guerra e della marina, rimane la regola; per le ferrovie non potrà essere che l'eccezione; chi immagina gli abusi possibili, le difficoltà estreme di trovare amministrazioni oneste, quando invece del triplice freno della legge di contabilità, dei controlli amministrativi e finanziari e della coscienza, agirà questo solo e debole freno? Abbiamo oramai toccato con mano come siano insufficienti i controlli nell'Amministrazione dello Stato, e ci lasceremo indurre ad avere una vasta amministrazione, nella quale nessun serio ed efficace controllo sarà possibile esercitare nel grande interesse dello Stato che paga e del pubblico cui le ferrovie devono servire?

Io avevo suggerito al Governo, quando era a tempo, di studiare con imparzialità, con profondità, con competenza come funzionano le ferrovie esercitate dallo Stato in altri paesi, inviandovi uomini tecnici insieme a uomini competenti di economia e d'amministrazione.

Ma parve eccessiva la spesa, o credettero di saper tutto, di non aver bisogno delle altrui esperienze, che d'altronde giovano così poco sempre. E allora perchè non facciamo una piccola esperienza noi?

Dei diritti lesi e delle aspirazioni deluse del personale dirò assai brevemente. Credo che ormai i ferrovieri, rispetto agli altri lavoratori del nostro paese, si trovino in buone condizioni.

Ma sono altresì convinto che nell'interesse del servizio ferroviario, più che nel loro, è assolutamente necessario studiare un sistema d'esercizio che assicuri loro la più larga partecipazione. Idealmente, qualora fosse possibile organizzare una cooperativa di ferrovieri, lo crederei il sistema preferibile, se anche lo Stato dovesse star pago al più modico interesse per tutte le spese che ha fatto; ma poichè il sistema non è possibile, data la natura umana che non si può rifondere neanche nel gran crogiuolo del socialismo, io credo che qualunque soluzione si adottò, essa dovrà impennarsi sull'interessamento più largo possibile nell'esercizio di coloro che vi dedicano la vita, a meno che con l'esercizio di Stato non si riesca a farne un servizio militare, sacrificando alla disciplina maggiore che ne conseguirebbe, tutte quelle considerazioni maggiori che tendono a togliere allo Stato moderno ogni carattere militare.

STATISTICA FERROVIARIA INTERNAZIONALE

La Real Commissione per il nuovo ordinamento delle strade ferrate ha pubblicato, fra i vari volumi dei suoi « Atti », un saggio di statistica ferroviaria internazionale, saggio non diffuso, nè completo, stante le difficoltà opposte da Amministrazioni ferroviarie a fornire i dati nell'ordine richiesto dalla Commissione. Questa avrebbe voluto estendere le sue indagini all'Italia ed agli Stati d'Europa che si prestano a più facili confronti, ossia la Germania, l'Austria-Ungheria, la Svizzera, il Belgio e l'Olanda, raccogliendo i dati secondo i formulari compiuti da una Commissione de-

signata dal Congresso Internazionale di Statistica tenuto a Budapest nel 1876.

Ma non essendosi la Svizzera e l'Ungheria prestate a dare le notizie chieste, il volume che abbiamo sott'occhio non riporta che dati concernenti 17 Società italiane e 31 Amministrazioni della Germania, dell'Austria, del Belgio, della Francia e dell'Olanda, che esercitano ferrovie per la lunghezza complessiva di km. 121,330.

La materia è ripartita in 10 Tavole, concernenti: 1) la lunghezza e le condizioni di tracciato e d'impianto; 2) le spese d'impianto, condizioni di garanzia e di sovvenzione; 3) la situazione e il percorso del materiale rotabile; 4) il movimento dei viaggiatori e delle merci; 5) i risultati finanziari; 6) la situazione del personale; 7) la statistica sanitaria e la mortalità del personale; 8) la situazione delle Casse pensioni, di previdenza e di soccorso; 9) gli accidenti ferroviari; 10) le strade ferrate d'interesse privato

in esercizio. Le notizie non si riferiscono al medesimo anno per tutte le reti; la maggior parte sono del 1898, alcune del 1899.

La statistica presenta non poche lacune, pel fatto che i moduli distribuiti dalla Real Commissione scostandosi in parecchi punti da quelli adoperati dalle diverse Amministrazioni ferroviarie per le loro consuete statistiche, alcune fra esse omisero tutti quei dati che avrebbero richiesto appositi calcoli o ricerche.

Le somme espresse in marchi nei prospetti delle reti germaniche ed in corone in quelli delle reti austriache, sono state ridotte in lire italiane, ragguagliando il marco a L. 1.25 e la corona a L. 1.05.

Spigoleremo nella statistica i dati di maggiore interesse.

Fermandoci al prospetto V, nella parte « Spese d'esercizio », troviamo che la ripartizione delle spese totali fra i diversi servizi dell'esercizio sta nei limiti che seguono:

S T A T O	Amministrazione centrale		Manutenzione e sorveglianza		Movimento e traffico		Trazione		Spesa totale per treno-chilom.	
	percentuale massima	percentuale minima	percentuale massima	percentuale minima	percentuale massima	percentuale minima	percentuale massima	percentuale minima	massima	minima
Italia	42.30	9.89	31.24	13.35	32.58	12.61	44.45	27.37	3.15	0.93
Austria	48.92	15.25	21.25	10.42	40.98	18.63	31.95	11.31	5.30	2.18
Belgio	4.28		22.15		33.85		39.72		2.16	
Francia	13.85	7.68	21.60	17.63	39.79	30.20	40.55	32.05	2.50	2 —
Paesi Bassi	13.05	3.30	18.41	16.44	40.93	36.12	37.36	34.39	1.82	1.79

All'ingrosso, si può dire che le spese totali dell'esercizio, nella maggior parte dei casi, si ripartiscono come segue:

Amministrazione centrale	15 0/0
Manutenzione e sorveglianza	20 »
Movimento e traffico	30 »
Trazione	35 »

Le ferrovie italiane però, e così anche le austriache, presentano, rispetto alle altre, una maggior percentuale di spese generali; è questo, d'altra parte, il titolo ove si presentano le differenze più sentite, evidentemente pel fatto che le diverse Amministrazioni accentrano maggiore o minor quantità di servizi nella *Direzione generale*. In genere però sono le Società piccole che hanno in proporzione spese generali maggiori, appunto in causa di questo accentramento, che per esse è più pronunziato.

Il coefficiente di esercizio, che per le nostre ferrovie va da un minimo del 43.47 (Santhià Biella) ad un massimo del 164.20 (Fossano-Mondovì), per le linee dell'Austria scende ad un minimo del 44.21, con un massimo del 72.70; è del 59.13 per le ferrovie belghe dello Stato; tocca in Francia il minimo del 46.40 ed il massimo del 70.20; nell'Olanda è del 64 per una rete (ferrovie dello Stato e private in esercizio privato) e del 68.42 per l'altra (Ferrovie Olandesi). Il capitale impiegato rende fra noi dall'8.93 al 0.02 0/0; in Germania dal 3.46 al 7 (media 6.06); in Austria dal 19.72 al 2.35; nel Belgio il 4.10; in Francia dall'1.92 al 7.39; in Olanda il 6.48 (Ferrovie Olandesi).

La tabella IX contiene un confronto del numero degli accidenti che si verificano sulle diverse reti. Ne diamo qui un riassunto con le cifre più importanti.

S T A T O		Numero dei viaggiatori				Agenti		Terze persone		Totale	
		morti		feriti		morti	feriti	morte	ferite	morti	feriti
		per 100,000 viaggiat. trasportati	per 10,000,000 viagg.-km.	per 100,000 viaggiat. trasportati	per 10,000,000 viagg.-km.						
Italia	Mediterranea	0.026	0.058	0.521	1.134	0.047	0.345	0.063	0.098	0.153	0.875
	Adriatica	0.013	0.022	0.376	0.669	0.079	0.892	0.113	0.113	0.200	1.231
	Sicula	0.163	0.373	0.081	0.186	0.087	0.348	0.058	0.029	0.260	0.635
Germania		0.010	0.041	0.027	0.118	0.121	0.320	0.068	0.069	0.205	0.437
Belgio (ferrovie dello Stato) . .		0.010	0.045	0.163	0.744	0.084	1.827	0.037	0.074	0.141	2.227
Francia	ferrovie dello Stato . .	0.009	0.021	0.017	0.041	0.065	0.194	0.052	0.026	0.123	0.233
	» del Nord	0.019	0.065	0.165	0.575	0.074	0.836	0.102	0.135	0.200	1.177
	Lyon-Méditerranée . .	0.016	0.033	0.087	0.188	0.080	3.798	0.068	0.542	0.160	4.411
	Orléans	0.024	0.054	0.066	0.149	0.068	0.222	0.041	0.036	0.129	0.315
Olanda		0.043	0.148	0.209	0.723	0.074	0.187	0.068	0.040	0.187	0.447

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

L'unificazione delle tariffe delle due Società ferroviarie di Sardegna?

La Camera di Commercio ed Arti di Cagliari ha fatto esaminare da apposita Commissione la questione proposta al suo parere dal Ministero dei Lavori Pubblici intorno alla domanda della Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna « di unificare le tariffe in vigore sulle ferrovie medesime e su quelle della Compagnia Reale Sarda, tanto per il servizio ferroviario marittimo col Continente, quanto per il servizio interno ».

E la Commissione predetta ha presentato alla Camera una dettagliata e diligente Relazione, nella quale, pur dichiarando non esservi dubbio che l'unificazione delle tariffe sarebbe cosa desiderabile per la semplificazione importantissima di servizio che ne sarebbe la conseguenza e perchè verrebbe facilitata l'ammissione delle Secondarie all'invocato servizio cumulativo ferroviario marittimo, trova che i patti di questa unificazione sarebbero troppo onerosi per il commercio dell'Isola.

A questa conclusione la Commissione anzidetta sarebbe addivenuta in seguito ad accurati studi di raffronto per quali merci ed in quali condizioni di peso la spesa di trasporto è più o meno costosa presso le due diverse Società. Essa, infatti, ha compilato parecchi prospetti, nei quali sono segnalate dapprima le merci il cui trasporto è meno costoso presso le Ferrovie Secondarie, indi le merci la cui spesa di trasporto è uguale in entrambe le Società, e finalmente le merci la cui spesa di trasporto è meno elevata presso la Compagnia Reale.

Dal raffronto è risultato che una delle tariffe, quella della Compagnia Reale, per quanto recentemente migliorata, non regge in modicità al paragone con quella delle Secondarie, che, è d'uopo riconoscere, fu ispirata da concetti di speciale larghezza per il commercio e per la produzione; criterio questo sostanziale nello studio delle tariffe, le quali, dando con la loro modicità un nuovo valore alla produzione ed ai commerci, possono fare sviluppare scambi importantissimi, fare sorgere inutilizzate ricchezze, che altrimenti rimarrebbero sepolte. E ciò è suffragato dalla considerazione che la tariffa di trasporto è sempre mezzo assai potente per lo sviluppo commerciale ed economico di un paese, tanto che quando i ribassi di tariffa non possono essere conceduti dalle Società esercenti, sono accordati a carico del pubblico erario, pur di facilitare, con trasporti poco dispendiosi, l'incremento degli scambi e lo sviluppo della ricchezza nazionale.

La Commissione osserva che la tariffa delle Ferrovie Secondarie raggiunge soprattutto il pregio della modicità, ed è quindi troppo vantaggiosa pel commercio, perchè se ne possa consentire la sostituzione con altra più onerosa, massime in oggi che il tenue costo dei trasporti ha dato luogo ad importanti trasformazioni economiche, tanto che Governo e Società studiano ed attuano delle progressive diminuzioni, e se ne ha un esempio palpitante di attualità nell'adozione, in via di esperimento, delle tariffe eccezionali per i trasporti dei prodotti del Mezzogiorno, e che dappertutto sono incessanti le domande di nuove riduzioni.

Essa aggiunge che la voluta sostituzione di tariffa, oltrechè di danno al Paese, potrebbe essere di nocimento alla stessa Società e quindi anche allo Stato, imperocchè i piccoli trasporti sulle piccole zone sfuggono già in parte alla strada ferrata posposta alle vie ordinarie che presentano più economia, e quindi sfuggiranno in ben maggiori proporzioni qualora si aumentassero le tariffe, mentre la ferrovia avrebbe tutto l'interesse di richiamarli a sé.

Per le premesse considerazioni la Commissione ha proposto che la Camera esprima decisamente il suo contrario

avviso sulla domanda della Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna per l'adozione delle tariffe in vigore presso la Compagnia Reale. Che se codesta unificazione fosse una ineluttabile necessità per ottenere l'estensione del tanto invocato esercizio cumulativo ferroviario marittimo sulla Rete delle Secondarie, la Commissione chiede:

1) Che in qualunque caso rimanga inalterato l'attuale costo di trasporto presso le Ferrovie Secondarie per i seguenti prodotti: agrumi, carta grossolana da involgere, castagne, cereali, farine di cereali, formaggi, lana sudicia, legnami, legumi secchi, minerali metalliferi, mosto, nocciuole, olive, paste da vermicellaio, pelli greggie, sale comune, sapone comune, uova in ceste, vino in botti;

2) Che rimanga in vigore la tariffa speciale n. 1 per le spedizioni di piccolo peso;

3) Che, data la limitata portata dei vagoni delle Ferrovie Secondarie, nel caso di spedizione di una quantità di merce superiore a sei tonnellate, avente il beneficio della tariffa speciale sia accordato questo vantaggio anche alla partita eccedente le sei tonnellate, purchè non inferiore a due, conteggiandone il trasporto al prezzo della speciale e non a classe.

><

L'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Il 27 corrente si riunirà il Consiglio d'Amministrazione per il personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, onde addivenire alla iscrizione degli impiegati straordinari nel nuovo ruolo aggiunto, approvato dalla legge 3 marzo 1904, n. 66.

><

L'acquedotto Pugliese.

La Commissione per le modifiche al capitolato d'appalto dell'acquedotto Pugliese continua le sue discussioni. Si sono esaminate le proposte e le condizioni fatte da varie Società, che sarebbero disposte ad assumere l'opera, purchè il capitolato venisse riformato nella parte finanziaria. A quanto consta, non è esclusa la possibilità che possa addivenirsi ad una concessione all'industria privata, senza dover ricorrere all'esecuzione di Stato.

><

Per la bonifica ravennate.

Con recente provvedimento, il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato l'appalto delle opere d'arte e dei lavori di finimento del canale di scolo a destra di Reno, nella bonifica della bassa pianura ravennate, per l'ammontare di L. 1,600,000.

><

Per le promozioni nel Genio Civile.

Il Comitato del personale del Genio Civile ha compiuto i suoi lavori ed ha concretato le proposte per le promozioni di classe nel personale degli ingegneri, degli aiutanti e degli impiegati d'ordine.

Il Comitato si è quindi prorogato a giorno da stabilirsi per le proposte di promozione ad ingegnere-capo ed ispettore nel Genio Civile.

><

Nuovi lavori.

Con provvedimenti di questi giorni, il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare complessivo di L. 500,000:

Lavori suppletivi per il completamento degli infissi in legno del Palazzo di Giustizia in Roma, L. 27,000.

Difesa frontale dell'argine sinistro di Secchia alla botta Balugola, in Comune di Sollera (Modena), L. 23,700.

Restauro alla difesa della sponda sinistra del Taro alle fronti Balestrieri, Maghenzani e Cavalli, in Comune di Roccabianca (Parma), L. 35,000.

Salvatoria difesa in sasso dell'argine destro di Canalazzo Tassone inferiormente al ponte di Magnapo, in Comune di Guastalla, L. 27,500.

Lavori idraulici diversi nelle provincie di Arezzo, Bologna, Modena, Parma, Piacenza e Ravenna, L. 49,650.

Urgenti lavori di riparazione nello stabilimento idrovoro di Maccarese (Roma), L. 14,750.

Costruzione di muro di sponda in destra del fiume Sarno, a valle del partitio di Scafati (Salerno) L. 18,000.

Costruzione di nuovo serbatoio e completamento delle condutture di presa e distribuzione dell'acqua potabile nel porto di Catania, L. 28,000.

> <

Linea Foggia-Potenza.

(Esercizio economico).

Ci giunge notizia da Potenza che da parte dei Comuni situati lungo la ferrovia da Foggia a Potenza, si fanno vive premure al Ministro dei Lavori Pubblici affinché sulla linea medesima venga attuato il servizio economico, in conformità di quanto si è praticato per le due altre linee Ofantine verso Gioia e verso Avellino. Per tal modo anche le popolazioni dei Comuni suindicati potrebbero fruire del sensibile beneficio della riduzione delle tariffe che si concede coll'attivazione dell'esercizio economico.

>

Ferrovie della Sicilia.

(Biglietti settimanali e festivi d'andata e ritorno).

Abbiamo avuto occasione di accennare nel *Monitore* al provvedimento che la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha adottato allo scopo di agevolare la classe dei lavoratori e di metterla in grado di recarsi giornalmente, con lieve spesa, dal luogo di dimora a quello del lavoro e viceversa, mercè l'istituzione, in via di esperimento, di biglietti settimanali d'andata e ritorno e di biglietti festivi pure d'andata e ritorno.

C'informano ora da Palermo che il provvedimento, che mira al miglioramento economico ed igienico della classe meno abbiente, rendendole possibile di risiedere nei suburbi, dove la vita costa assai meno e dove in conseguenza le è dato di alloggiare e nutrirsi meglio che nei grandi centri, ha incontrato molto favore presso il pubblico, confermando così l'opportunità della istituzione e le previsioni che si erano fatte sui risultati di essa.

Infatti, da una statistica fatta compilare dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia si rileva lo sviluppo preso dalla vendita dei biglietti settimanali e festivi, dei quali si tratta, dal giorno della loro istituzione a tutto il 20 giugno u. s., sviluppo sempre crescente e che pertanto dimostra il favore sempre maggiore che i biglietti stessi incontrano presso il pubblico e conferma l'opportunità dell'istituzione e le previsioni favorevoli che si erano fatte sui risultati di essa.

L'anzidetta statistica dimostra che la vendita dei biglietti di cui trattasi raggiunse nel primo mese il numero di 651, crebbe a 1057 nel mese successivo ed a 2296 nel terzo mese, raggiungendosi così in quest'ultimo mese una vendita che è quasi quadrupla di quella che si ebbe nel primo.

> <

L'esportazione delle derrate alimentari del Mezzogiorno.

L'Unione delle Camere di Commercio ha dato comunicazione alle Camere di Commercio del Regno che, in seguito alla sua relazione sui provvedimenti per promuovere ed agevolare l'esportazione delle derrate alimentari dall'Italia Meridionale ai mercati dell'Europa settentrionale, ed al voto manifestato in argomento nell'ultima assemblea

generale delle Camere di Commercio, il Governo le ha dichiarato di aver preso in considerazione i voti espressi dall'assemblea, con particolare attenzione agli studi relativi ai provvedimenti preindicati; a favore dei quali l'Unione predetta ha avuto lusinghiere dichiarazioni dai Ministri Tedesco, Stelluti-Scala e Rava e dal Sotto-Segretario di Stato Maiorana.

> <

L'Associazione Generale del Commercio di Genova ed un nuovo valico appenninico.

Ci informano da Cremona che quella Camera di Commercio ed Arti, alla domanda del Consiglio direttivo dell'Associazione Generale del Commercio in Genova, perchè esprimesse il proprio parere circa la questione della necessità di un nuovo valico attraverso l'Appennino ligure, occorrente al porto di Genova per lo sviluppo del commercio nazionale, ha risposto dichiarando di non potersi per ora pronunziare competentemente in materia.

>

Commissione speciale di Camere di Commercio per i trasporti ferroviari.

Ci risulta che molte Camere di Commercio del Regno, dopo di aver preso cognizione degli studi compiuti dalla Camera di Commercio di Vicenza su relazione del suo vice-presidente, cav. Marchetti, nella quale sono messe in rilievo le mende ed insufficienze delle condizioni generali che regolano i trasporti ferroviari e si suggeriscono le modificazioni che si ritengono atte a porvi rimedio, e dopo d'aver riconosciuta la diligenza di detti studi e la utilità delle proposte della Camera di Vicenza, hanno deliberato di associarsi, facendo voti per la loro attuazione, onde nel nuovo periodo di esercizio ferroviario le condizioni e tariffe per i trasporti sieno rese più pratiche, spedite e rispondenti alle cresciute esigenze del commercio nazionale.

A proposito di quanto precede, l'Unione delle Camere di Commercio ha promossa la costituzione di una Commissione speciale, composta dei delegati di 11 principali Camere di Commercio del Regno, per l'esame dell'importantissimo argomento.

> <

L'industria olearia nazionale.

Gli ulivicoltori del Lazio, dell'Umbria e della Sabina, in una recente loro riunione tenuta in Roma per avvisare i modi migliori per promuovere e tutelare gli interessi dell'industria olearia nazionale, ha manifestato, fra altri, il seguente voto, che il Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato alla benevola attenzione del suo collega dei Lavori Pubblici: « Che siano concesse alle altre regioni oleifere d'Italia le tariffe di favore già concesse alle provincie meridionali ».

>

Ferrovia di Superga.

(Facilitazioni di viaggio).

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici, su domanda della Società esercente la ferrovia da Sassi a Superga, ha approvate come definitive le tariffe in esperimento su quella linea dal 1° gennaio 1903.

Restano pertanto stabiliti i seguenti prezzi: biglietti ordinari, prima classe L. 2, seconda classe L. 1.45; biglietti festivi d'andata e ritorno: prima classe L. 1.50, seconda classe L. 1; libretti di biglietti speciali a prezzo ridotto Sassi Superga e viceversa, valevoli per 20 gite di andata e ritorno, valevoli per sei mesi: prima classe L. 30, seconda classe L. 20.

><

Biglietti di andata e ritorno.

In seguito ad istanza avanzata da varie Ditte commerciali di Ala, l'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Ala a Domegliara, a partire dal 1° agosto p. v., con validità di tre giorni.

— Analogo provvedimento è stato preso in seguito a domanda del Comune di Nera-Montoro, il quale aveva chiesto l'istituzione dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Nera-Montoro a Terni.

— L'Adriatica, d'accordo coll'Ispettorato governativo, ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Milano a Colico.

— La Società Adriatica ha disposto perchè anche la stazione di Verona sia ammessa a distribuire i biglietti di andata-ritorno speciali, validi per 20 giorni, per Montecatini durante la stagione balneare.

><

Pel trasporto dei gas compressi o liquefatti.

L'allegato 1° alle disposizioni regolamentari per l'esecuzione della Convenzione internazionale di Berna, per trasporto delle merci in ferrovia, stabilisce, ai paragrafi XLIV, XLV e XLVI, che i gas compressi o liquefatti, per essere ammessi al trasporto internazionale sulle ferrovie, devono essere contenuti in recipienti che siano stati ufficialmente sottoposti ad una determinata pressione senza subire deformazioni permanenti, e che abbiano, ben appariscente, un marchio ufficiale con le indicazioni quivi stabilite.

Ritenuta la convenienza di sottoporre tali verificazioni a norme tecniche minuziose e rigorose da seguirsi per recipienti destinati tanto ai trasporti internazionali, quanto a quelli in servizio interno del Regno, i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, con loro recente decreto, hanno approvato « il Regolamento per le prove e le verificazioni periodiche dei recipienti destinati al trasporto ferroviario dei gas compressi o liquefatti, di cui ai paragrafi XLIV, XLV e XLVI dell'allegato 1° alle disposizioni regolamentari » per l'esecuzione della Convenzione internazionale di Berna 14 ottobre 1890, sul trasporto delle merci in « ferrovia ».

Per lo studio del Regolamento anzidetto era stata nominata una Commissione di funzionari del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie.

><

*Ferrovie della Sicilia.**(Acquisto carri refrigeranti).*

La Società Sicula ha presentato la proposta per lo acquisto di n. 110 carri refrigeranti da 12 tonnellate, serie GADFW, muniti di freno ordinario a vite, del freno Westinghouse e della condotta del vapore « Haag », costruiti dalle Officine già Fratelli Diatto di Torino, per la spesa di L. 693,000.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Contratti approvati).*

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta B. Kohler di Savona, per la sistemazione delle travate metalliche di 15 ma-

nufatti sulla linea Firenze-Pistoia, in conseguenza del raddoppio del binario.

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta Ing. Giulio Stefanori, da Roma, per l'esecuzione dei lavori occorrenti per l'impianto della condotta d'acqua fra la galleria di Montebove e la stazione di Carsoli, sulla linea Roma-Sulmona.

><

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Gare aggiudicate).*

Il 13 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea ebbero luogo le gare per le seguenti forniture:

N. 4863 piastre speciali, aggiudicata alla Ditta Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 420 la tonnellata;

N. 146,242 caviglie a vite, aggiudicata alla Ditta Stabilimento Metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 370 la tonnellata;

N. 11 scambi semplici. Andò deserta, avendo le Ditte concorrenti fatto delle offerte superiori al massimo stabilito dalla scheda sociale;

N. 58,202 piastre ordinarie, aggiudicata alla Ditta Società Metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 336 la tonnellata;

N. 9726 stecche a cerniera, aggiudicata alla Ditta stessa al prezzo di L. 336 la tonnellata;

N. 19,452 chiavarde, aggiudicata alla Ditta Fratelli Ceretti di Villadossola, al prezzo di L. 342 la tonnellata;

Tonnellate 2125 di rotaie d'acciaio, aggiudicata alla Ditta Acciaierie di Torre Annunziata, al prezzo di L. 226 la tonnellata.

(Gara aperta).

Per lavori di ricostruzione parziale del rivestimento della galleria di Caprioli, fra i km. 71.862 e 73.681 della Battipaglia-Reggio. Importo del lavoro appaltato L. 35,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte sino al 3 agosto p. v., ore 11.

(Contratti approvati).

Nelle adunanze del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione tenutesi in Milano il 22 luglio corr., vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Manfredi Brunetti, di Roma, per parziale ricostruzione muri di sostegno e delle cunette all'imbocco e sbocco della galleria di Mondovì;

Colla Ditta Sella Augusto, di Roma, per lavori murari e di terra relativi alla sostituzione della travata metallica al volto del ponticello sul Galidoro, al km. 44.318 della Roma-Pisa;

Colla Società Anonima di costruzioni A. Brambilla per costruzione delle tende metalliche per la stazione di Arona;

Colla Ditta Sella Augusto, di Roma, per opere di munimento a valle della spalla Roma e prolungamento di quelle della spalla Napoli del nuovo ponte sul Sacco al km. 56.812.89 della Roma-Napoli.

><

*Proposte di nuovi lavori**presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Rifacimento in acciaio di metri 2838 di binario e di un deviatore triplo nella stazione marittima di Venezia, per L. 20,400, oltre il materiale metallico di armamento.

Sistemazione definitiva del sottovia al km. 27.293 della linea Monza-Calolzio, per L. 6900.

Impianto di un nuovo calorifero nella sala dei verniciatori delle officine di Napoli, per L. 1660.

Lastricatura di un tratto del marciapiedi nella stazione di Brindisi Superiore, per L. 1698.

Costruzione di un sottovia nella stazione di Montepagano-Rosburgo sulla linea Foggia-Ancona, per L. 9000.

Rialzamento del pavimento dei locali al piano terreno del fabbricato viaggiatori della stazione Verolanuova, per L. 970.

Ampliamento della stazione di Treviso (1° gruppo dei lavori), per L. 267,500, di cui L. 137,000 per i lavori da appaltarsi.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione dei condotti di fognatura e loro allacciamento con la conduttura civica nel fabbricato detto della Marcona e annesso alla stazione di Milano-Centrale, per L. 1780.

Impianto di suonerie d'avviso e di segnali di protezione al passo a livello al km. 34.548 presso la vecchia stazione di Codola, per L. 6050.

Parziale rinnovazione del rivestimento della galleria Rizzolo al km. 55.097-55.229 presso la stazione di Macagno, sulla linea Oleggio-Pino, per L. 7290.

Maggiori lavori per la costruzione della galleria artificiale all'imbocco Taranto della galleria Stalletti fra i km. 302.604-302.651 della linea Taranto-Reggio, per L. 4677.

Riparazione dei danni cagionati alla linea Ciampino-Velletri-Segni da nubifragio, fra i km. 41.079 e 47.673, per L. 2225.

Trasformazione della bilancia a ponte del magazzino armamento in stazione di Milano-Porta Garibaldi, per L. 1660.

Fornitura di otto centine di ferro da collocarsi in opera nelle gallerie Spina e S. Cataldo, sulla linea Battipaglia-Reggio, per L. 2000.

RETE SICULA:

Ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Comitini, per L. 5850.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma, giudicando in materia di « infortunio sul lavoro » per quanto concerne il personale ferroviario, ha sentenziato che il sussidio giornaliero corrisposto dalle Casse soccorso durante la malattia ad un ferroviere colpito da infortunio, non può ritenersi indennità di infortunio, e perciò detti pagamenti non servono ad interrompere la prescrizione di cui all'art. 15.

La prescrizione di cui all'art. 15 non è presuntiva di pagamento, ma estintiva dell'azione. Le trattative amichevoli fra operaio ed Istituto assicuratore hanno potere interruttivo. La dichiarazione di inammissibilità della costituzione di parte civile in giudizio penale per risarcimento di danni, non può ritenersi atto interruttivo della prescrizione prevista dall'art. 15.

Tariffe ferroviarie italiane.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie, relative a concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per la quale la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Muggia per tra-

sporto di ciottoli e pietrisco, è rinnovata per un altro anno decorrente dal 1° luglio 1904, limitatamente però ai trasporti da Berceto e da Ostia a Parma ed oltre, coll'impiego di un quantitativo minimo di 300 tonnellate e un aumento a L. 0.0380 del prezzo concessionale per tonnellata-chilometro e per il percorso minimo di 50 chilometri, coll'aggiunta del diritto fisso;

2) Proposta della Sicula per la estensione della concessione accordata alla Ditta Francesco Bianchi per trasporti d'acque minerali anche ad uguali trasporti destinati al rappresentante di essa Ditta sig. Beniamino Pittari, per lo smercio nelle città e provincie di Siracusa e di Catania;

3) Proposta della Mediterranea di rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 1° luglio 1904, della concessione accordata alla Ditta Luigi Marelli per trasporti di farina, semolino e crusca da Spezia a Roma, ripristinando il quantitativo a 100 tonnellate;

4) Proposta della Mediterranea di rinnovazione alle stesse condizioni, per un altro anno, a partire dal 1° luglio 1904, delle concessioni seguenti:

a) Concessione accordata alla Ditta Antonio Brusa per trasporti di calce da Anisate-Brenno, a Musocco ed a Milano;

b) Concessioni accordate alla Ditta Enrico Sausel per trasporti di zucchero raffinato a carro completo da Sampierdarena a Livorno-Torretta ed a Pisa;

c) Concessione accordata alla Ditta Ray L. Scalini per trasporti a carro completo di polvere grossolana di marmo, ghiaia, pietra da calce e calce viva, da Varano a Milano e Rogoredo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valle Olona. — Come abbiamo preannunciato, domenica scorsa si è inaugurata la ferrovia della Valle dell'Olona. Il nuovo tronco si distacca a Castellanza dalla linea della Nord-Milano e fa capo a Cairate-Lonate Ceppino, toccando Marnate-Olgiate, Prospiano, Gorla Minore, Solbiate, Gorla Maggiore, Fagnano, ed è anch'esso esercito dalla Nord. La costruzione invece fu compiuta dalla Società per la ferrovia Novara-Seregno. Sono solo undici chilometri di binario, ma ben ventisei stabilimenti industriali, distribuiti lungo questo percorso, trarranno dalla ferrovia notevoli vantaggi.

La Valle Olona non potrebbe essere infatti più ricca di industrie: filande, tintorie, fabbriche di carta, di pettini. Questa ferrovia è destinata perciò ad avere soprattutto importanza commerciale; ed essa rappresenta un primo passo verso un progetto più ampio e completo, il collegamento, cioè, con Mendrisio con un raccordo Marnate-Varese. Per tale progetto, alla cui attuazione concorrerebbe la Gottard-Bahn, sono in corso pratiche e studi; e benché ci sia un brutto precedente (i parecchi anni occorsi prima che il tronco Castellanza-Cairate-Lonate fosse un fatto compiuto), è lecito sperare che l'opera iniziata sarà proseguita e condotta a termine in un avvenire non lontano.

Per l'importanza dell'avvenimento è intervenuto all'inaugurazione, in rappresentanza del Governo, il Sotto-Segretario ai Lavori Pubblici, onorevole Pozzi. Il treno speciale partì alle 8.40 dalla stazione Nord di Milano, portando le rappresentanze e tutti gli invitati.

A Castellanza cominciò il viaggio inaugurale. Il treno si inoltrò nella linea nuova fiancheggiata da piani e pendii folti di verde. Una vegetazione stupenda fa della Valle Olona una plaga fresca e ridente; i piccoli paesi, gli alti e rossi camini degli stabilimenti, sorgono in mezzo a boschi di cipressi e di pioppi. Le stazioni sono vicine, sicché il treno, lasciata una, arriva pochi minuti dopo all'altra;

sono appena cessate le dimostrazioni di Castellanza, che risuonano quelle di Marnate, e così ad ogni stazione, imbandierata e assediata da una folla giuliva, si ripetono musiche ed ovazioni. Le autorità del treno inaugurale discendono ad incontrare quelle dei paesi, e, dopo lo scambio di omaggio e di strette di mano, risalgono per proseguire.

All'ultima stazione è servito un rinfresco, quindi il treno ritorna e fa sosta a Gorla Minore. Quivi, nel collegio Rondoni, ha luogo la colazione. Il Direttore del collegio, don Davide Rossi, riceve amabilmente gli ospiti e conduce l'onorevole Pozzi e le altre autorità a visitare il collegio.

Le tavole sono imbandite in un'ampia e fresca sala. Il servizio è fatto dal ristorante Cova, di Milano. Circa cento-cinquanta persone siedono a banchetto, il quale trascorre tra la più schietta cordialità.

I discorsi sono brevi. Parla per primo l'avvocato Ferrari, Presidente della Novara-Seregno.

L'onorevole Pozzi inneggia alla Valle dell'Olna e alla operosità della sua popolazione. Si dice fortunato di avere assistito alla cerimonia, poichè la nuova linea si apprezza più vedendola che studiandola sulla carta. Terminò portando il suo saluto a nome del Re e del Governo.

Alle 13.30 i convenuti ridiscesero alla stazione e il treno speciale ripartì filando dritto a Milano.

Ferrovia Iseo-Breno-Edolo. — Il Consiglio Provinciale di Brescia ha deliberato in sua seduta dell'11 luglio corrente:

1° D'allogare la costruzione e l'esercizio della ferrovia Iseo-Breno-Edolo alla Società Nazionale di tramvie (Società Anonima con sede in Roma, capitale versato di cinque milioni), approvando la convenzione di allogamento della costruzione e dell'esercizio stipulata colla detta Società in data 27 giugno 1904;

2° Di assumere a mutuo presso la Cassa di Risparmio delle provincie lombarde la somma di nove milioni, alle condizioni portate dalle note 30 aprile e 23 maggio 1904 della stessa Cassa di Risparmio, autorizzata la Deputazione Provinciale ad esperire tutte le pratiche relative;

3° Di autorizzare del pari la Deputazione a provvedere a tempo opportuno e come meglio, ai mezzi eccedenti i nove milioni che sono necessari per versare alla Società allogataria della costruzione e dell'esercizio della ferrovia oltre che il contributo a fondo perduto di L. 2,400,000, anche la somma equivalente alle prime quaranta annualità intiere del sussidio dei Governi e dei Comuni della riviera del lago d'Iseo e di Valle Camonica, queste fino a concorrenza di L. 35,000 scontate presso la Cassa di Risparmio, al tasso del 4 per cento, interessi e tasse comprese, e ad essa, per patto espresso, devolute;

4° Di ratificare gli accordi intervenuti il 26 giugno 1904 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e il Presidente della Deputazione Provinciale di Brescia, circa il pagamento del sussidio governativo accordato alla ferrovia Iseo-Edolo, come da verbale comunicato dal Ministero predetto con nota 30 giugno 1904, n. 2048, div. 5.

Nella negata ipotesi che, per non avere la Società Nazionale allogataria incominciati i lavori nel termine convenuto, o per qualsiasi altra ragione, e in qualsiasi momento, restasse senza effetto il contratto di allogamento, resta autorizzata la Deputazione a provvedere immediatamente alla costruzione diretta della linea Iseo-Edolo ed al relativo esercizio, valendosi dei mezzi finanziari messi a sua disposizione colla presente deliberazione e promuovendo all'occorrenza le ulteriori deliberazioni del Consiglio Provinciale.

Il costo della costruzione è preventivato in 12 milioni.

Questa deliberazione non potrà non essere grandemente discussa, tanto più che moltissimi erano i fautori dell'assunzione diretta da parte della Provincia della costruzione e dell'esercizio della nuova linea, ed era pervenuta prima della riunione del Consiglio una lettera della Società Siemens-Schuchart, colla quale veniva richiesto al Consiglio di prorogare ogni decisione e di accordare alla Società altri

10 giorni di tempo a presentare la propria offerta, proroga che nessun danno poteva arrecare alla Provincia, essendo la Società Nazionale impegnata fino al 31 corrente, mentre le nuove proposte — dice la lettera — avrebbero migliorate le proposte della Nazionale come segue:

Adozione della trazione elettrica.

Dieci corse ascendenti e dieci discendenti, di cui 4 coppie diretti a 70 km. di velocità e 6 coppie omnibus pel servizio locale.

Cominciamento dei lavori al 1° ottobre, attaccando la linea ad Edolo, Breno, Pisogne ed Iseo in quattro punti.

Ultimazione dei lavori in tre anni, salvo caso di forza maggiore pel tratto Vello-Pisogne. Principio dell'esercizio entro due anni e mezzo col tronco Edolo-Pisogne, tutto ciò senza aumentare di gravami finanziari la Provincia.

Direttissima Bologna-Firenze. — Il Comitato per la ferrovia indipendente senza regressi Bologna-Firenze comunica:

« In una recentissima adunanza del Comitato Bolognese, presieduta dall'on. Pini, vice-presidente, si è trattato sul da farsi in presenza del voto consultivo emesso a favore del progetto per Val di Reno e Val di Setta, conosciute come il progetto Protehe. Gli intervenuti votarono unanimi il presente ordine del giorno, che riassume i propositi ventilati ed approvati dal Comitato:

« Il Comitato Bolognese per la ferrovia direttissima Bologna-Firenze-Roma, il quale da anni sostenendo un tracciato appenninico per Val di Savena e Val di Mugello, propugna che la migliore soddisfazione agli interessi nazionali con rispetto sicuro agli interessi di Bologna unisoni a quelli di Firenze, sarà soltanto assicurata da una ferrovia *direttissima indipendente « per Bologna » senza regressi;*

« udito che la Commissione Reale nominata per l'esame dei vari progetti, ha dato invece voto favorevole al progetto pel Val di Reno, Val di Setta, Val di Bisenzio, che senza soddisfare in modo migliore agli interessi nazionali, espone Bologna ad essere eliminata dal traffico diretto nazionale ed internazionale;

« convinto che, nonostante le recenti dichiarazioni fatte dal Governo alla Camera, l'opportunità della costruzione di una nuova direttissima Bologna-Firenze è matura e per le necessità urgenti del traffico e per il forte utile che remunererà il costruttore;

« prega vivamente gli onorevoli deputati e senatori della città e provincia di Bologna ad ottenere dal Governo che sia senza dilazione pubblicata la relazione della Commissione Reale;

« e persuaso che appunto ora sia il momento utile di una estrema agitazione, delibera che in faccia al paese la relazione suddetta sia discussa e contraddetta in tutto quanto non considera abbastanza che la *direttissima può e quindi deve essere senza danno di Bologna;* così che la pubblica opinione avrà ardente motivo a scuotere la troppo lunga quietudine di fronte ad un problema dalla cui risoluzione dipende la fortuna avvenire di Bologna ».

Ferrovia della Valsugana. — Il Consiglio di Stato ha dato parere favorevole per la costruzione ed esercizio della linea ferroviaria Mestre-Bassano-Primolano.

Ferrovia Lucca-Monsummano. — Col plauso vivissimo del pubblico affollato nella sala comunale, il Consiglio di Pescia con voto unanime approvava un sussidio di L. 3000 per 50 anni alla costruenda ferrovia elettrica Lucca-Pescia-Monsummano.

Ferrovia Biella-Novara. — Alla Camera di Commercio di Novara si sono radunati in assemblea plenaria i membri dei Comitati novarese, biellese e milanese, per la progettata ferrovia diretta Biella-Roasenda-Novara. Era all'ordine del giorno la costituzione dell'ufficio di presidenza del Comitato centrale esecutivo.

Vennero eletti per acclamazione: il senatore avv. Carlo Cerruti, presidente; l'ing. comm. Carnevali, sindaco di No-

vara, vice-presidente; l'avv. Guglielmo Gambarotta ed il marchese ing. Vincenzo Ricci, segretari.

Il Comitato centrale, composto dei delegati dei vari comitati locali, si metterà tosto all'opera, onde il progetto di questa ferrovia, reclamata dall'industria e dal commercio di così vasta plaga, diventi presto una realtà.

Ferrovia Livorno-Cecina. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha invitato la provincia di Livorno a compiere le formalità preliminari, compreso il versamento della cauzione, per addivenire alla stipulazione del contratto di concessione della costruzione della Ferrovia Livorno-Cecina, salvo a regolare la questione dell'esercizio con disposizione legislativa allo scadere delle attuali convenzioni.

Adempite le prescritte formalità, si stabilirà, d'accordo coi Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici, la data per la firma della convenzione.

I treni elettrici Monza-Milano. — Come è noto, la Rete Mediterranea aveva istituite da tempo le corse elettriche sulla tratta Milano-Monza allo scopo di sperimentare la trazione ad accumulatori. Ora l'esperimento, se dal lato tecnico è stato soddisfacente, dal lato economico invece ha dato risultati affatto sfavorevoli, e ciò, com'è notorio, in causa della sopravvenuta concorrenza del tram elettrico. E poichè, a termini della relativa convenzione, il Governo non poteva considerare l'esperimento come riuscito se i risultati non erano favorevoli sotto entrambi gli aspetti tecnico ed economico, così questa considerazione essendo venuta a mancare, cessa l'effettuazione delle corse elettriche. E non era certo il caao di sostituirle con treni a vapore, giacchè questi non avrebbero avuto un'utilizzazione maggiore di quella delle carrozze elettriche, la quale era ormai ridotta a quantità trascurabili, ma non perciò potrebbe dirsi che la tratta Milano-Monza sia scarsamente dotata. Vi fanno servizio 20 coppie di treni, dei quali alcuni, almeno nelle ore di maggior traffico, hanno l'orario delle corse sopresse; e tale servizio, prescindendo anche dal fatto che supera di gran lunga gli obblighi contrattuali, si può ritenere più che sufficiente agli attuali bisogni.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 3,785,534.42, con un aumento di lire 156,478.06 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1904 si ragguaglia a L. 74,900,132.53, e presenta un aumento di L. 4,704,483.48 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvie elettriche interprovinciali di Treviso. — La Camera di Commercio di Venezia nella adunanza del 16 corr., per la questione delle tramvie elettriche interprovinciali, ha approvato il seguente ordine del giorno:

« Gli intervenuti, resi edotti dal comm. Felissent dello stato attuale delle pratiche per la costruzione ed esercizio del 1° gruppo di km. 80 di tramvie, fanno voti che una prossima riunione delle due Deputazioni provinciali di Venezia e di Treviso, queste possano trovar l'accordo perfetto nella questione tramviaria e portare ai rispettivi Consigli delle proposte concrete e comuni che agevolino l'attuazione dell'impresa ».

Tramvie di Roma. — Il Consiglio comunale di Roma si è occupato della questione tramviaria. Decisioni importanti non furono prese in quanto esaminata l'opportunità della municipalizzazione ed il beneficio della concorrenza, fu proposto ed approvato il rinvio della questione allo studio di una Commissione tecnica.

Tramvia Alessandria-Valenza. — In una riunione tenutasi in Alessandria il 18 corr., è stato stabilito

che i Comuni interessati nella costruzione della tramvia Alessandria-Valenza, promuoveranno la decadenza della concessione della Società *Chemins de fer vicinaux italiens*, studiando un altro mezzo per l'impianto della linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di giugno 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di giugno 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	giugno	1903
Passeggeri trasportati . Num.	238,000		249,049
» introito . . L.	574,000		641,265.87
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	765		774
» introito . . L.	68,300		71,919.18
Bestiame trasportato . Capi	9,955		16,856
» introito . . L.	22,700		67,541.04
Merce trasportata . . Tonn.	88,700		89,136
» introito . . L.	885,000		903,513.53
Introito complessivo . .	1,550,000		1,684,239.62
» chilometrico . .	5,615.94		6,102.32
Proventi diversi . .	85,400		84,572.58
Introito generale . .	1,635,000		1,768,812.20
Spesa complessiva . .	1,100,000		1,038,393.31
» chilometrica . .	3,985.50		3,762.29
Introito netto . .	535,000		730,418.89

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

L'allacciamento del Sempione col Gottardo. — La municipalità di Locarno ha mandato al Governo cantonale di Bellinzona una lettera, nella quale, lo si prega di intavolare opportune trattative diplomatiche perchè il Governo italiano assuma la costruzione di una linea a scartamento normale ed a grande traffico, da Feriolo al confine di Valmara, la quale colla linea Valmara-Locarno in progetto, costituisca la grande arteria internazionale di congiunzione del Gottardo al Sempione.

Mentre da parte svizzera si è già concessa la linea Locarno-Valmara, col sussidio erariale di un milione, da parte italiana l'opinione pubblica non si è ancora seriamente occupata della portata economica di questo raccordo.

La municipalità di Locarno ben riconosce questo stato di fatto e così lo espone al Governo cantonale:

« Purtroppo, ragioni di politica ferroviaria impediscono, pel momento almeno, allo Stato d'Italia di provvedere da sé alla costruzione della linea che non è ancora iscritta fra le linee italiane imposte dalla legge in vigore. D'altra parte è certo che dove un ente si formasse, il quale ne assumesse la costruzione e l'esercizio, il sussidio di 6000 franchi al km. previsto dalla legge le sarebbe assicurato.

« Ma le città d'Intra e di Pallanza non si sentono in grado di assumere questo peso; e quanto alla Mediterranea, è noto come essa siasi, a diverse epoche negli ultimi anni, dichiarata disposta ad assumere la costruzione almeno di una linea Feriolo-Intra, a patto che all'epoca della scadenza delle convenzioni ferroviarie — 30 giugno 1905 — per il caso le stesse non venissero rinnovate, lo Stato ne garantisca il riscatto.

« Pretesa che, per la verità, appare ragionevole ed equa, ma alla quale lo Stato, con non minore ragione, oppone l'impossibilità di stabilire il prezzo del riscatto (il quale, per disposizione di legge, viene desunto dal risultato degli ultimi cinque anni di esercizio), causa l'imminente scadenza delle convenzioni.

« Come si vede, grazie alle precarie condizioni di esistenza delle due grandi reti al di qua e al di là del confine, non è possibile per ora pensare ad un serio aiuto da parte loro.

« Rimarrà, unico scampo, la via diplomatica, e cioè, trattative fra il Consiglio federale ed il Governo italiano a persuadere quest'ultimo dell'importanza della linea e dell'opportunità della sua costruzione ».

La municipalità di Locarno crede che il momento opportuno per queste pratiche sia giunto, dopo la liquidazione d'ogni divergenza relativamente alla rinnovazione del trattato di commercio.

Ferrovie Svizzere. — *Il ponte sull'Aar presso Brugg.* — Riferiamo dalla *Schweizerische Bauzeitung* la notizia che al ponte di ferro sul fiume Aar presso Brugg, uno dei più interessanti delle ferrovie svizzere, sarà prossimamente sostituito un ponte a doppio binario.

Il vecchio ponte, costruito fra il 1873 e il 1875, fu una delle prime applicazioni delle travi tipo Pauli, tanto pregiate dal Culman. Costò, in cifra rotonda, L. 890,000, di cui L. 460,000 per le opere murarie e L. 430,000 per la parte metallica; importo che corrisponde a L. 141 per mq. di sezione in asse tra i vivi interni delle spalle, e a L. 3361 per metro di lunghezza.

Colte cresciute esigenze del traffico e coi maggiori pesi del materiale viaggiante non essendo più compatibili le condizioni di resistenza delle attuali travi Pauli, fu discusso a lungo se convenisse meglio provvedere al loro rinforzo, oppure sostituire altre travi o altri sistemi di costruzione. Nella considerazione che, mentre tutta la linea è costruita per due binari, quel ponte invece nella parte metallica (non così nelle opere murarie) lo è per uno solo, prevalse il concetto della sostituzione.

Dai confronti economici risultò che, adottando travi semiparaboliche invece di ripetere il tipo Pauli, poteva realizzarsi un'economia di L. 70,000. Più costoso sarebbe un viadotto di muratura, ma realizzerebbe notevoli vantaggi di stabilità, di durata, di economia di manutenzione ed anche di estetica. Poiché anche in Svizzera, come da noi, comincia a predominare la tendenza favorevole alle opere di muratura su quelle di ferro, così è probabile che le decisioni delle autorità competenti siano informate a quest'ultimo concetto, per quanto nel caso del ponte di Brugg si presentino difficoltà per la lontananza dei materiali e le conseguenti gravi spese di trasporti.

Ferrovie Austriache nel 1902. — Si conoscono soltanto ora i risultati dell'esercizio delle ferrovie austriache nel 1902. A quest'epoca, la lunghezza delle linee aperte all'esercizio sul territorio austriaco era di 19,962 chilometri, cioè 409 chilometri di più che nell'esercizio precedente. La rete è divisa in 7744 chilometri di linee di Stato e 12,147 chilometri di linee private.

L'aumento della rete è tutto di data recente. La lunghezza media esercitata è stata di km. 19,872. Le spese d'impianto della rete ammontarono a 6,576,526 corone, cioè 328,624 per chilometro, di cui corone 620,325,000 per le ferrovie di Stato e 3,956,201,000 corone per le imprese private.

L'insieme dei vari prodotti ammonta a 644,639,000 corone, cioè 32,668 per chilometro; 163,890,000 provengono dal servizio viaggiatori, bagagli ed accessori, 464,635,000 corone dalle merci e 16,132,000 dai prodotti diversi.

Le spese di esercizio ammontarono a 365,292,000 corone, ossia 18,511 corone per chilometro, di cui 2.69 0/0 per l'amministrazione generale, 21.97 0/0 per la sorveglianza e il mantenimento, 40.22 0/0 per il traffico e servizio commerciale e 35.12 0/0 per la trazione e le officine. Con corone 77,657,000 di spese non inerenti all'esercizio (di cui 39,417,000 corone per imposte, ecc. e 16,535,000 corone per istituzioni di beneficenza), la cifra totale raggiunge 442,949,000 corone.

L'eccedenza del prodotto dei trasporti è dunque di corone 279,367,000, cioè 14,157 corone per chilom. Questa cifra rappresenta il 4.25 0/0 della spesa d'impianto. In confronto all'esercizio precedente, i prodotti del servizio viaggiatori aumentarono di 5,200,060 corone, e quelli delle merci di 5 milioni di corone, mentre che le spese dell'esercizio diminuirono di milioni 2 1/2 di corone.

Ferrovie Serbe. — *Nuove linee.* — Il Governo serbo ha fatto votare dalla Scupcina una legge autorizzante il Credito Fondiario a prestare allo Stato la somma necessaria per la costruzione di nuove linee ferroviarie.

Le linee che saranno intraprese per le prime sono:

1) Belgrado-Valicos, per Obrenovatz, lunghezza da 100 a 120 chilometri;

2) Linea da Paratchiu a Zaietchar, lunga pure da 100 a 120 chilometri.

Il tracciato sarà stabilito prossimamente; lo scartamento sarà di un metro. Il Governo appalterà i lavori per tronchi; le grandi opere d'arte faranno oggetto di altre trattative.

Ferrovie Russo. — *La 4^a classe.* — La 4^a classe che è stata introdotta nei treni russi e che doveva servire primitivamente soltanto agli operai, è stata messa a disposizione di tutte le categorie.

Questa classe costa la metà della 3^a classe. Così un biglietto di 4^a classe per un percorso di 100 verste rappresenta 72 copeki; per un percorso di 500, rubli 2.60, e per un percorso di 1000 verste, rubli 4.20. Tuttavia questa clausola non è accessibile che ai viaggiatori per gruppo di 40 che si recano ad una stessa stazione. L'Amministrazione si riserva il diritto di ammettere un numero di viaggiatori più ristretto od anche delle persone isolate.

Ferrovia del Pacifico. — Il Console di Francia a Costa-Rica rileva l'intenzione del Governo della Repubblica di Costa-Rica di condurre a termine la strada ferrata che, attraverso il suo territorio, dall'Atlantico sbocca al Pacifico.

A tal uopo la *Gaceta Oficial* ha pubblicato un decreto, nel quale la città di Punta Arenas è dichiarata punto di arrivo della ferrovia al Pacifico.

Il Potere Esecutivo dovrà, quando lo giudicherà opportuno, presentare al Congresso un piano per la costruzione di tale ferrovia sino al Porto di Punta Arenas, ed è autorizzato fin d'ora a fare le spese necessarie per gli studi del tracciato.

Per condurre a termine la ferrovia del Pacifico, che assicurerà una comunicazione interoceánica alla Repubblica di Costa-Rica, non rimangono da costruire che circa venti chilometri di strada ferrata. E' probabile che il Governo della Costa-Rica si rivolgerà per questi lavori ad una Compagnia estera.

Notizie Diverse

Il teledattilografo Cattani. — Il *Bollettino del Ministero delle Poste e dei Telegrafi* pubblica alcune interessanti notizie sopra una recente invenzione applicata alla telefonia ed alla telegrafia: il *teledattilografo Cattani*.

Si tratta di un apparecchio elettro-magnetico, che permette di utilizzare una qualsiasi macchina da scrivere per la trasmissione e la ricezione di messaggio a mezzo del filo telefonico.

L'utilità di tale apparato si esperimenta appunto nel caso in cui, presso il posto telefonico corrispondente non si trovi presente la persona per ricevere la comunicazione. Allora il trasmettente non deve far altro che inserire in circuito la propria macchina dattilografica, e su questa scrive il dispaccio.

Automaticamente la macchina corrispondente, che è stata inserita al telefono, registra fedelmente la comunicazione; i tasti si abbassano in corrispondenza ai tasti della macchina trasmettente, e il carrello viene riportato indietro, compiendo la rotazione necessaria allo spaziamento delle linee, a mezzo di opportuni elettro-magneti.

È ovvio rilevare che questo apparecchio potrà trovare utile applicazione come vero apparecchio telegrafico, e servire per la contemporanea trasmissione di messaggi, a parecchi corrispondenti in una sola volta.

Sul metodo di applicazione e di funzionamento del tele-dattilografo non si hanno, per ora, altri particolari.

Le risorse minerarie del Giappone. — Fra gli elementi costituenti ricchezza di cui dispone l'Impero del Giappone, le sue risorse minerarie sono di natura da attirare soprattutto l'attenzione delle nazioni europee. E fra esse, il carbone occupa il posto preponderante, almeno nello stato attuale dello sviluppo del paese; è quanto risulta dal confronto seguente, basato sul valore della produzione annua, secondo il mercato di Osaka nel 1900:

Carbone	Tonn.	7,429,457	fr.	62,436,000
Rame	»	28,121,568	»	41,354,008
Oro	»	2,337	»	7,192,989
Argento	»	6,469	»	5,934,390
Antimonio	»	447,651	»	309,468
Manganese	»	17,589,684	»	414,068
Piombo	»	208,725	»	826,776
Stagno	»	13,500	»	29,998
Ferro	»	27,602	»	2,426,233
Petrolio greggio . Kogshends		571,906	»	4,931,074

Il Giappone non ha soltanto, come l'Inghilterra, delle risorse naturali considerevoli, ma può anche sostenere, per la sua situazione geografica analoga, una parte importante di fronte al vasto Continente che l'avvicina, e dove si agitano gli interessi di una popolazione estremamente densa e le ambizioni coloniali dei principali popoli europei.

La produzione del carbone giapponese oscillava fra 1 e 2 milioni di tonnellate metriche per anno, circa otto anni addietro, ma di poi crebbe gradatamente, così da raggiungere 9 milioni di tonnellate nel 1901, con un'esportazione di 3 milioni di tonnellate.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Napoli (27 luglio, ore 11.30, term. abbrev.). — Appalto del mantenimento della strada Passanti, secondo tratto, che ha la sua origine dalla fine del largo Passanti e termina al ponte Forche in Ottaiano, traversando il quadrivio Pagliarone, di m. 11,615, per cinque anni e per annue L. 20,300. Dep. provv. L. 5000. Cauz. L. 20,300. Dep. spese L. 1500. Fatali da destinarsi.

Municipio di Fiumefreddo Sicilia — Catania (28 luglio, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione della traversa interna provinciale, provv. agg. prima al signor Marchese Alfio fu Michele, domic. a Mascali, col ribasso del 2 0/0 su L. 17,202.62 e poi, in grado di ventesimo 5 0/0, al signor Coco Nunzio di Rosario, domic. a Giarre.

Municipio di Ortona — Chieti (28 luglio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione e sistemazione della strada comunale che da Villa S. Tommaso, passando per Villa S. Nicola, arriva a Villa Grande, provv. agg. col rib. del 7 0/0.

Municipio di Recale — Caserta (30 luglio, ore 9). — Appalto dei seguenti lavori:

Ricostruzione con basoli vulcanici di prima categoria della via interna Salvatore, per la lunghezza di m. 379.85, dall'asse della piazza Municipio all'angolo meridionale della casa del signor Giuseppe Iadicco fu Filippo;

Sistemazione ed allargamento della via in prosieguo Centimolo con i basoli sveltiti sulla prima, per la lunghezza di m. 245.50, dal detto angolo di casa Iadicco all'incontro della strada consortile Caserta-Ponteselle;

Abbattimento del muro di cinta al cortile e giardino del signor Giuseppe Iadicco e della tettoia con taglio dell'ala lastricata sulla parte da occuparsi nel detto cortile, e ricostruzione nuova dello stesso muro di cinta per la lunghezza di m. 60 o quanti occorrono per chiudere il cortile e giardino, dell'altezza di m. 4, compreso 1 m. di fondazione, e dello spessore di cm. 50, per complessive L. 25,481.98;

meno per imprevisti L. 2648.10 e per raccordi L. 1897.03, così distinte: per la via Salvatore L. 21,702.87; per quella Centimolo lire 3255.70, e pel muro di cinta L. 523.41. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 500. Cauz. L. 3000. Fat. 16 agosto, ore 10.

Municipio di Rionero in Vulture — Potenza (30 luglio, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di restauro di quella chiesa comunale Matrice, sotto il titolo di S. Marco, consistente nella ricostruzione totale o parziale del pilone sorreggente la cupola della chiesa nell'angolo a sinistra, fra la navata principale e quella di crociera, secondo che durante i lavori si riconosca necessario, previ gli opportuni assaggi della muratura di detto pilone, provv. agg. per L. 8448.93. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 600. Dep. spese L. 300.

Direzione Genio Militare di Palermo (1° agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di ordinario mantenimento e miglioramento degli immobili destinati ad uso militare nelle piazze di Palermo, Termini Imerese e Cefalù, durante il triennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, per complessive L. 180,000. Cauz. L. 18,000. Documenti fino al 28 luglio. Dep. spese L. 2500.

Municipio di Napoli (1° agosto, ore 16). — Appalto dei lavori di allacciamento delle sorgive e di costruzione in muratura del canale denominato Patricelli in Valle Candina, per L. 82,362. Cauz. L. 8300.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (1° agosto, ore 13, definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale del Pollino, dalla Nazionale delle Calabrie, presso Castrovillari, alla stazione ferroviaria di Torre Cerchiara, per L. 18,883.40. Offerte a tutto il 31 luglio. Consegna lavori sei mesi. Documenti fino al 28 luglio. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 400.

R. Prefettura di Grosseto (1° agosto, ore 10.30, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti all'espurgo ed alla sistemazione del canale emissario di Albegna, dal ponte a cateratte presso le saline fino al suo sbocco nel lago di Orbetello, per L. 83,000. Ultimazione lavori 120 giorni. Docum. fino al 26 luglio. Dep. provvisorio L. 5000. Dep. spese L. 4000. Cauz. decimo.

Municipio di Massafiscaglia — Ferrara (2 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione ed arredamento di un fabbricato ad uso di macello pubblico, per L. 11,150. Consegna lavori 150 giorni. Dep. spese L. 500. Dep. provv. L. 1100.

Municipio di Civitavecchia — Roma (2 agosto, ore 12, unico). — Appalto dei lavori occorrenti per ampliare il lavatoio pubblico in via Testaccio, per L. 9692.45. Dep. provv. L. 600. Dep. spese L. 300. Docum. fino al 2 agosto, ore 10. Ultimaz. lavori 90 giorni. Cauzione L. 1000.

Amministrazione provinciale di Cosenza (3 agosto, ore 13, unico def.). — Appalto opere e provviste occorrenti per consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale n. 9 dalla Nazionale Silana presso Camigliatello per Longobucco a Rossano, e precisamente al tronco Sella Pantanolungo a Sella Sportari, per L. 16,058. Consegna lavori tre mesi. Docum. fino al 1° agosto. Offerte 2 detto. Dep. provv. L. 1600. Dep. spese L. 300. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Genova (4 agosto, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto delle seguenti opere di miglioramento del Porto mercantile di Spezia: a) Escavazione di un canale di accesso al nuovo Porto mercantile di Spezia, approfondimento di una zona del porto stesso e preparazione del piano di fondazione per prolungamento delle banchine, per L. 240,000; b) Prolungamento per m. 200 del molo a banchine, e per m. 100 della scogliera a difesa del porto, e sistemazione della parte fuori acqua di un tratto della scogliera esistente, per L. 738,470, e così per complessive L. 978,470, provv. agg. al signor Carena Giovanni, di Genova, col ribasso del 10.05 0/0. Consegna opera di escavo 14 mesi; opere murarie, scogliere e riempimento due anni. Dep. provv. L. 45,000.

R. Prefettura di Bologna (5 agosto, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di una casa cantoniera doppia di rifugio lungo la strada nazionale n. 41, nel tratto denominato « Derivazione di Barbarolo », al km. 25.907, in Comune di Loiano, per L. 14,310. Offerte a tutto il 4 agosto. Dep. provv. L. 800. Documenti fino al 28 luglio. Consegna lavori 200 giorni.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (5 agosto, ore 13, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale di Serie n. 115, tronco della strada provinciale Cosenza-Tarsia, presso la stazione Rende-S. Fili alla sponda destra del fiume Crati, per L. 100,096.22. Consegna lavori 550 giorni. Docum. fino al 31 luglio. Offerte fino al 4 agosto. Dep. provv. L. 5000. Dep. spese L. 1700.

— (6 agosto, ore 13, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale n. 9, tronco dall'abitato di Rossano a quello di Longobucco, per L. 104,868.78. Offerte a tutto il 5 agosto. Consegna lavori due

anni. Documenti fino al 31 luglio. Dep. provv. L. 5000. Deposito spese L. 1700.

Deputazione Provinciale di Como (6 agosto, ore 13). — Appalto dei lavori per la costruzione del secondo tronco di strada provinciale n. 107 dal rio Sabbioncello all'abitato di Maccagno Superiore, di m. 4353.42, per complessive L. 225,850. Fatali 22 agosto, ore 13. Cauz. L. 12,000. Dep. spese L. 2800.

Prefettura di Palermo (8 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia in ferro chiuso per ricovero degli emigranti nel porto di Palermo, L. 23,200. Deposito provvisorio L. 1500. Ultimazione lavori 5 mesi. Docum. fino al 30 luglio.

Municipio di Misinto — Milano (8 agosto, ore 10, def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione del nuovo cimitero in Lazzate, per L. 8745.11. Offerte fino al 7 agosto. Deposito provv. L. 500.

Municipio di Civitavecchia — Roma (8 agosto, ore 13.30). — Appalto dei lavori per la costruzione di un mercato coperto (primo lotto), L. 42,070. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000. Dep. spese L. 900. Ultimazione lavori un anno. Docum. fino al 3 agosto.

Prefettura di Napoli (9 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ampliamento e sistemazione del ponte trapezoidale nel porto di Napoli, per complessive L. 600,000. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 1° agosto p. v. Dep. provv. L. 25,000. Fatali 24 agosto, ore 12.

Prefettura di Napoli (16 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un fabbricato per l'Ufficio postale nel porto di Napoli, L. 180,000. Consegna lavori mesi 12. Documenti fino al 6 agosto. Deposito provvisorio L. 10,000. Deposito spese L. 3500.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione d'Artiglieria del R. Polverificio di Fontana Liri — Caserta — (1° agosto, ore 10). — Fornitura di tonn. 500 di litantrace grasso (per caldaie), a L. 38, L. 19,000. Cauz. L. 1900. Consegna 50 giorni.

Ospedale Maggiore di S. Giovanni Battista di Torino (4 agosto, ore 15.30). — Fornitura di tonnellate 120 di carbone antracite e 120 tonn. di carbone Newcastle.

Direzione Generale dei R. Arsenali di Napoli e Taranto (9 agosto, ore 11). — Fornitura d'olio d'oliva finissimo a L. 1.10 il chilogramma, per complessive L. 16,500. Dep. provv. L. 1650. Risultati d'asta 13 agosto, ore 12. Fatali 3 settembre, ore 12. Deposito spese L. 500.

Direzione Generale del R. Arsenale di Spezia (17 agosto, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di lamiera ondulata di ferro fino zincato, per complessive L. 17,732.50, da consegnarsi nel R. Arsenale di Spezia. Fatali 2 settembre, ore 12. Dep. provv. L. 1780.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Luglio 16	Luglio 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	441	441
» » Meridionali	712.50	710.50
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	430	430
» » (2 ^a »)	415	415
» » Secondarie Sarde	267	267
» » Sicule	680	680
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	354.25	353.75
» » Cuneo 3 0/0	382	384
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	98.25	98.50
» » Mediterranee 4 0/0	506.25	506.50
» » Meridionali	354.50	354.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	312	312
» » 2 ^a emiss.	309	309
» » Sarde, serie A.	360.50	361.50
» » serie B.	360.50	361.50
» » 1879	360.50	361.50
» » Savona	384	384
» » Secondarie Sarde	507	507
» » Sicule 4 0/0 oro.	511	511
» » Tirreno	508	508
» » Vittorio Emanuele	380.50	381.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19^a Decade — dal 1° al 10 Luglio 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PIUCCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1903	1,363,265.27	64,972.44	386,069.74	1,678,488.44	18,440.33	3,511,176.22	4,309.00
1902	1,327,306.00	64,693.99	416,758.07	1,530,433.28	18,325.57	3,357,576.91	4,309.00
Differenza nel 1903	+ 35,959.27	+ 278.45	- 30,688.33	+ 148,055.16	+ 114.76	+ 153,599.31	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1903	25,977,315.10	1,406,655.16	7,774,120.92	34,056,762.85	276,240.95	69,491,094.98	4,309.00
1902	24,619,586.41	1,307,126.39	7,576,669.47	31,367,935.51	267,920.50	65,139,238.28	4,309.00
Differenza nel 1903	+ 1,357,728.69	+ 99,528.77	+ 197,451.45	+ 2,688,827.34	+ 8,320.45	+ 4,351,856.70	»
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1903	103,936.92	2,777.76	27,192.66	139,488.56	1,662.30	274,358.20	1,546.33
1902	104,682.76	3,078.68	29,354.19	132,719.82	1,644.00	271,479.45	1,546.33
Differenza nel 1903	- 745.84	- 300.92	- 2,161.53	+ 6,768.74	+ 18.30	+ 2,878.75	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1903	1,779,246.31	38,458.74	496,162.69	3,067,766.31	27,403.50	5,409,037.55	1,546.33
1902	1,676,309.65	35,070.45	483,294.29	2,833,770.81	27,905.57	5,056,410.77	1,546.33
Differenza nel 1903	+ 102,936.66	+ 3,388.29	+ 12,868.40	+ 233,995.50	- 502.07	+ 352,626.78	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1903	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
646.51	619.78	+ 26.73	12,791.79	11,988.33	+ 803.46

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI						BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO						OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)						
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità				
Via Moncenio														
Torino (via Calais e via Bologna)	162 05	111 80	90 75	61 80	282 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni	BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Boulogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 30 giorni. BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere i loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.			
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni				
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni				
Genova (id. id.)	188 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni				
Via Genova														
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	zione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere i loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar i da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.						
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 80	—	—	—							
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—							
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)							
Via Bologna														
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—							
Roma (id. id.)	262 10	181 85	188 25	129 85	—	—	—							
Brindisi { via Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	6 mesi (*)							
Brindisi { via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi							

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Bologna. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al di sopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (5) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a e 2 ^a classe		1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe		Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì		STAZIONI		1 ^a e 2 ^a CLASSE	
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)	9 — a.	10 — a.	(*)	2 90 p.	(***)	9 — p.	(1)	9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.	8 50	14 57	—	Lusso	—	—	—	
Douvres	11 05 a.	↓	11 — a.	↓	11 — p.	11 — p.	11 — p.	11 — p.	Roma	14 30	23 10	—	—	—	—	—	
Calais (Bouffet) Arr.	12 30 p.	↓	1 — p.	↓	12 20 a.	12 20 a.	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—	—	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Arr.	12 34 p.	↓	2 20 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi	7 —	—	—	—	—	—	—	
Calais Maritime (ora francese) Par.	(F) W.R. 1 15 p.	Déjeuner 1 30 p.	8 — p.	↓	1 50 a.	1 — a.	1 — a.	1 — a.	Ancona	23 25	—	—	—	—	—	—	
Calais-Ville (Bouffet) Par.	1 36 p.	↓	8 06 p.	↓	1 56 a.	—	—	—	Bologna	1 35	10 30	—	—	14 20	—	—	
Boulogne-Tintelleries (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	2 29 a.	—	—	—	Alessandria	11 25	19 42	—	—	20 55	—	—	
Folkestone (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	2 31 a.	—	—	—	Torino Arr.	13 10	22 41	—	—	23 —	—	—	
Boulogne Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Brindisi Par.	—	—	—	—	9 42	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Napoli	8 50	—	—	8 —	23 15	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Roma	14 10	—	—	13 40	8 —	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Livorno	21 15	—	—	18 30	13 20	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Firenze	20 —	—	—	17 55	12 5 —	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Pisa	23 5 —	—	—	20 20	14 43	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	San Remo	19 10	—	—	19 19	10 1 —	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Genova	2 50	—	—	0 20	19 18	—	—	
Calais Maritime (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Torino Arr.	7 31	—	—	4 2	23 —	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Venezia Par.	—	—	—	—	14 —	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Milano Par.	—	—	—	—	20 20	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Novara	—	—	—	—	21 19	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Torino Arr.	—	—	—	—	23 15	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Torino Par.	7 48	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Modane (ora franc.) . . .	11 32 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Chambéry	3 2 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Aix-les-Bains	3 43 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Chamonix	9 51 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Evian	12 38 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Genève	1 55 p.	—	—	—	6 5 a.	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Dijon	12 4 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Paris-PLM (Bouffet) Par.	6 20 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	(****) Arr.	7 09 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Paris-Nord	7 52 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	(Bouffet-Hôtel) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Amiens (Bouffet) Par.	8 50 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Boulogne (Bouffet) Par.	10 10 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais (ora francese) Arr.	10 14 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	11 52 a.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	11 54 a.	12 mer.	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 mer.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 09 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 05 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	2 — p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Boulogne-Tintelleries (Bouffet) Par.	12 08 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 05 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 45 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	12 50 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	1 5 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	1 20 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	1 16 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	3 5 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	6 45 p.	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par.	↓	↓	↓	↓	—	—	—	—	Calais Maritime (Bouffet) Par.	—	—	—	—	—	—	—	
Amiens (Bouffet) Par																	

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

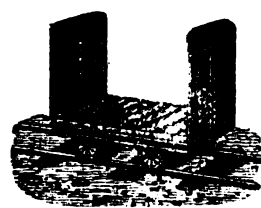
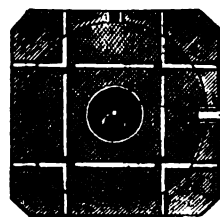
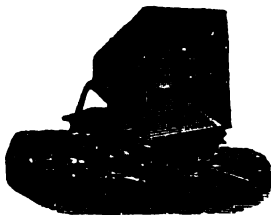
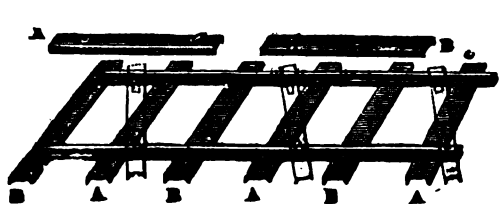
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

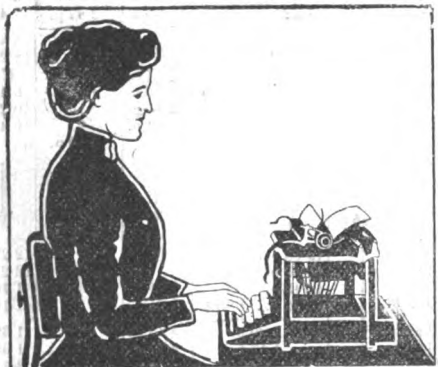
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

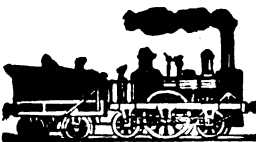
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Tria.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

Le lettere e pieghe non affrancate saranno rifiutate
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Intorno al problema ferroviario.* — *Lo sciopero dei ferrovieri ungheresi e le sue conseguenze.* — *Ferrovia del Gottardo (32° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903 - Cont.).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

Intorno al problema ferroviario

I giornali hanno portata la notizia che il Governo si era deciso a nominare una Commissione coll'incarico di liquidare i conti pendenti fra lo Stato e le tre Società esercenti.

Parecchi di questi conti sono molto vecchi, e, a dire il vero, questa liquidazione poteva essere cominciata molto prima d'oggi, poichè qualunque sia la decisione che vorrà prendere il Governo per il futuro ordinamento ferroviario, è troppo evidente che i conti vecchi devono essere liquidati.

Ad ogni modo, è meglio tardi che mai, e rallegriamoci anche noi che il Governo abbia nominata questa Commissione, ed auguriamoci che sotto la valida direzione dei Ministri del Tesoro e dei Lavori Pubblici essa possa portare a termine questa liquidazione.

Ma se si vuole veramente venire ad una pronta ed amichevole liquidazione, occorre che le due parti diano prova di molta buona volontà. Il Governo deve ricordarsi che le controversie sorte fra lo Stato e le Società farono in generale, come ebbe a dichiarare in Parlamento l'on. Balenano, risolte dai Tribunali contro lo Stato, ciò che significa che il Governo ha avuto torto, in regola generale, di elevare puntigli e cavilli, e il più elementare buon senso indica che il Governo ha tutto da perdere a portare in giudizio una tesi che si sa già prima che sarà respinta.

D'altra parte, anche le Società esercenti devono preferire una liquidazione pronta, anche se essa non sia ottima, ad una liquidazione che si trascina per anni e per tutte le giurisdizioni giudiziarie.

Ma vi è della gente che ama andare per la maggiore, e che vuole pronunziare sentenze anche sulle cose che non conosce affatto, e fra questa deve essere annoverato il corrispondente da Roma del *Corriere della Sera*, il quale, vantando le confidenze di personaggi altolocati, non solo trova che la Commissione compirà subito la liquidazione dei debiti e dei crediti, ma che si occuperà pure del futuro ordinamento da darsi all'esercizio ferroviario, e che pel prossimo settembre tutto sarà definito e stabilito.

Sono cose veramente puerili. La Commissione in parola

non ha altro mandato fuori di quello che le è stato ufficialmente affidato, ed è un mandato molto spinoso, che importerà molto studio e molto tempo. Abbiamo augurato che tutto si possa definire amichevolmente e sollecitamente, ma in realtà noi non osiamo crederlo, perchè vi sono troppi precedenti deplorabili; e ai pregiudizi burocratici si aggiungono anche i puntigli personali.

* *

Comunque sia, è ben certo che la Commissione per la liquidazione dei debiti e dei crediti avrà molto da fare per adempiere il suo incarico, e non potrà menomamente contribuire alla soluzione del grande problema dell'ordinamento ferroviario, che certamente non sarà risolto pel prossimo settembre, malgrado le confidenze autorevoli che sono state fatte al corrispondente del *Corriere della Sera*.

La sola confidenza, pur troppo vera, è che il Governo anche oggi, che soli 11 mesi ci separano dalla scadenza delle Convenzioni, è ancora incerto se e in quali proporzioni organizzerà l'esercizio di Stato, se e con quali Società stabilirà dei nuovi contratti di esercizio.

Tutti coloro che, per una ragione o per l'altra, desiderano l'esercizio di Stato, si rallegrano di questa incertezza del Governo, perchè sperano che le difficoltà amministrative e politiche che esso incontra per fare nuovi contratti di esercizio, lo spingeranno fatalmente a fare il grande esperimento dell'esercizio di Stato.

E' ben strano che il pubblico veda soltanto le difficoltà e le spese che occorrono per fare nuovi contratti di esercizio con Società private, e non veda le difficoltà e le spese molto maggiori che si incontrano a stabilire l'esercizio di Stato.

Lasciamo pure da parte le dichiarazioni fatte dal Governo al Parlamento, ma è ben evidente che per inaugurare l'esercizio di Stato al 1° luglio venturo, il Governo dovrebbe oggi essere completamente preparato, dovrebbe aver tutto predisposto, e i pochi mesi che restano sarebbero a gran pena sufficienti per stabilire i minuti particolari del grande esperimento.

Invece il Governo colle sue continue indecisioni, col bisogno di far sempre nuovi studi, si trova oggi di non aver nemmeno gettate le basi fondamentali sulle quali

stabilire l'organizzazione di questo complicatissimo esercizio di Stato.

E' ben vero che il Ministro dei Lavori Pubblici ha elaborato un progetto che stabilisce queste basi. Ma il *Monitore* a suo tempo ha dimostrato che questo progetto contiene lacune ed errori troppo gravi, ed infatti esso si è arenato nella Commissione della Camera, che si dice che lo voglia modificare radicalmente, ma intanto non è pubblicata nemmeno oggi la relazione, e nessuno sa a quali critiche e a quali osservazioni darà luogo.

E vi ha chi possa credere probabile che questo progetto sia discusso e diventi legge dello Stato prima del 30 giugno prossimo? E vi ha chi possa credere che il Governo sia in grado di far sorgere dal nulla una grande Amministrazione, regolarmente organizzata e capace di entrare in funzione pel 30 giugno?

Tutti coloro che hanno un poco di senso pratico convengono che ciò è assolutamente impossibile, e di questo sentimento si è fatto eco nella *Rassegna* di Roma l'onorevole Brunichardi, il quale, come tutti sanno, da antico partigiano dell'esercizio privato è diventato caldo propugnatore dell'esercizio di Stato, e si è adoperato alla Camera e fuori per ottenerlo. Ma oggi, di fronte alla completa impreparazione del Governo, gli manca il coraggio di spingerlo al grande esperimento, che, anche a suo giudizio, non sarebbe che un enorme disastro.

Che cosa adunque potrà fare il Governo?

Noi, davvero, non siamo in grado di indovinarlo. Colle ostilità sistematiche che il Governo ha adoperato verso le Società esercenti, con lo scredito che esso ha sempre cercato di gettare su di esse, ha falsato l'opinione pubblica ed ha reso difficilissime le trattative con esse, e difficilissimo anche l'ottenere l'approvazione del Parlamento.

Con la sua irresolutezza poi ha reso assolutamente impossibile l'esperimento di esercizio di Stato, e così sorge il concetto che sia inevitabile un periodo di esercizio provvisorio, al quale si crede di poter indurre le attuali Società. Il corrispondente della *Gazzetta del Popolo* scrive da Roma che forse il periodo provvisorio sarà di sei mesi!

*
**

Ma vi sono i fanatici dell'esercizio di Stato, pei quali le difficoltà non esistono, e pur di avere un esercizio di Stato, non importa che si vadi incontro a disastri finanziari ed amministrativi.

E vi sono gli ingenui per i quali tutto è facile, e uno splendido esempio di ingenuità ce lo porge l'on. Ferdinando Ruffo, deputato al Parlamento, il quale, sebbene si dichiara *profano* delle cose ferroviarie, pubblica un articolo nella *Rassegna* di Roma.

La Direzione della *Rassegna* fa precedere l'articolo da un cappello, nel quale fa notare che essa non divide le idee dello scrittore, e con questo non sarebbe più il caso di occuparsi di quanto dice l'on. Ruffo. Ma non si tratta della personale opinione di un ingenuo; molti, pur troppo, amano di sentenziare sull'ordinamento ferroviario senza avere alcuna conoscenza, nè finanziaria, nè tecnica, nè amministrativa.

Dopo di aver riferito a modo suo le colpe delle Società esercenti, afferma che se si trattasse di confermare ad esse l'esercizio delle nostre ferrovie, il Governo non troverebbe alla Camera nemmeno un solo deputato favorevole.

Dunque, si dovrà organizzare l'esercizio di Stato, il quale non presenta affatto le difficoltà che ad altri piace di far rilevare. La sola difficoltà è la finanziaria, ma con l'abilità del Governo e con la buona amicizia che ora ci lega alla Francia, questa difficoltà può essere facilmente superata!

Però l'on. Ruffo sarebbe anche più contento se si stabilisse l'esercizio privato, e che esso fosse assunto da una sola Società, la quale mettesse insieme un enorme capitale e che si assumesse di fare a sue spese ed a suo rischio tutti i lavori e tutte le provviste necessarie, raddoppiando il binario su tutte le linee principali, e concedendo, sempre a suo rischio, una forte riduzione su tutte le tariffe.

Di più, questa Società ideale dovrebbe fare un trattamento più umano al personale dipendente, concedendogli ancora una partecipazione agli utili netti dell'esercizio, ed esonerandolo dal contributo che oggi paga per le Casse di previdenza.

Questa Società, secondo l'on. Ruffo, dovrebbe essere discreta e accontentarsi per alcuni anni di utili *non esagerati*, che poi vedrebbe duplicarsi e triplicarsi negli anni successivi.

Sono cose tanto puerili, che non si possono nemmeno discutere, ma intanto con queste puerilità, con le esagerazioni socialiste, con le incertezze del Governo si forma una opinione pubblica viziosa, e allo stringere dei conti ci troviamo alla scadenza delle Convenzioni senza sapere quale strada prendere.

Una sola cosa è certa, ed è che il Paese pagherà le spese degli errori, delle ingenuità e delle irresolutezze dei nostri uomini politici.

Inq. LUIGI MONTEZEMOLO.

LO SCIOPERO DEI FERROVIERI UNGHERESI

E LE SUE CONSEGUENZE

Il Console generale italiano in Budapest ha inviato al Governo un minuto rapporto sullo sciopero dei ferrovieri in Ungheria.

Da questo rapporto si rileva che il danno sofferto dalle ferrovie ungheresi di Stato è calcolato a poco più di mezzo milione di corone, non compreso il lucro cessante, nè la riparazione dei danni alle vetture e alle stazioni. Il danno diverrebbe molto maggiore se le ferrovie fossero condannate a pagare nei vari processi intentati dagli interessati danneggiati; è però quasi certo che i tribunali considereranno il caso come di forza maggiore.

La questione del vettovagliamento della capitale, che preoccupò non poco le autorità per le possibili conseguenze, va in certo modo collegata alla questione del risarcimento dei danni, ma è stata risolta da un'apposita Commissione municipale. L'aumento nel prezzo dei viveri, verificatosi nei primi giorni dello sciopero, soprattutto nella vendita delle derrate al minuto, si mutò poi invece in un sensibile ribasso, per timore che la merce invenduta e deperibile non potesse essere inoltrata in altri mercati.

Fu organizzato un servizio di trasporto di viveri per mezzo di carri dai Comuni e comitati circoscriventi a Budapest, specialmente per il trasporto del latte di cui Budapest consuma circa 170.000 litri giornalmente.

Del resto gli effetti della sospensione del servizio ferroviario in Ungheria si fecero risentire anche all'estero, e a Vienna furono presi dei provvedimenti per la possibilità di eventuali conseguenze per la mancanza del bestiame e di altre vettovaglie dell'Ungheria. Il Governo serbo indirizzò una nota apposita al Ministero i. e r. degli affari esteri, rilevando gli enormi danni sofferti in questa occasione dalla Serbia. Infatti durante lo sciopero più di 600 vagoni di bestiame furono abbandonati lungo la linea Budapest-Belgrado con perdite incalcolabili.

Proclamata la cessazione dello sciopero, quando già la energia del Governo aveva provveduto alla riattivazione del servizio, il movimento fu ripreso poco a poco su tutte le linee. La Direzione generale delle ferrovie non prese misure disciplinari contro la massa degli scioperanti ripresentatisi a lavoro, e congedò anzi gli impiegati avventizi presi in servizio durante lo sciopero.

Severi provvedimenti furono presi e mantenuti dal Governo verso i promotori dello sciopero e verso tutti coloro che erano stati arrestati sotto l'imputazione di violenze o di danneggiamenti. I membri del Comitato esecutivo, dopo dieci giorni di arresto, furono rilasciati in libertà provvisoria, ma la Direzione delle ferrovie si rifiutò di riammetterli in servizio considerandoli rei di insubordinazione.

Il nostro Console osserva poi nel suo rapporto che essendo questo il primo sciopero verificatosi in Europa in un esercizio di Stato, tra impiegati governativi, i suoi effetti si sono estesi su tutta la rete ferroviaria d'un regno per 13.000 chilometri, con grave danno del commercio internazionale.

La posizione giuridica degli scioperanti, legati al loro servizio da formale giuramento, costituisce un precedente pericoloso per le amministrazioni industriali governative in generale ed in special modo per la statizzazione delle ferrovie. E' importante anche osservare — dice il rapporto — come in questo sciopero non abbia partecipato soltanto la classe operaia, che anzi impiegati superiori e relativamente bene retribuiti hanno promosso e diretto il movimento, scegliendo lo sciopero quale arma non solo di minaccia, ma altresì di combattimento pel miglioramento e la tutela dei propri interessi.

Un'ultima e grave considerazione — conclude il rapporto — ristretta al campo dell'esercizio ferroviario, è quella relativa all'uso che i ferrovieri hanno potuto fare delle linee telegrafiche. Le comunicazioni telegrafiche fra le varie stazioni hanno avuto infatti una grande importanza nella proclamazione dello sciopero e nella sua organizzazione; tanto che si afferma che il Ministro del Commercio, in seguito alle recenti esperienze sta preparando una riforma del servizio telegrafico.

Il *Bollettino* dell'Ufficio del Lavoro riporta anche la seguente motivazione della sentenza colla quale il Tribunale penale di Budapest assolse i ferrovieri arrestati quali organizzatori dello sciopero:

« Non può riscontrarsi reato di abuso di potere di ufficio o rifiuto ai doveri d'ufficio nel fatto dei membri d'un Comitato dei ferrovieri promotori d'uno sciopero diretto ad ottenere il miglioramento delle paghe e un nuovo organico; non bastando a provare il rifiuto di servizio l'abbandono del lavoro, che è cosa temporanea, oggetto soltanto di procedimento disciplinare.

« Sebbene i ferrovieri di cui si tratta siano impiegati governativi (nel Regno d'Ungheria) essi sono pubblici ufficiali solo in quanto esercitano funzioni ufficiali amministrative od amministrano il pubblico denaro; per tutti gli altri loro atti devono essere penalmente trattati come impiegati di un'impresa privata dello Stato, e quindi vanno assolti come promotori di sciopero, salvo il procedimento disciplinare.

« Nella specie si ritiene anche che mancasse la prova dell'eccitamento allo sciopero da parte del Comitato e dei singoli membri, tanto più che la formazione del Comitato servì per i tentativi di pacifica soluzione, iniziati spontaneamente da esso ».

FERROVIA DEL GOTTARDO

32° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1903

all'Assemblea degli Azionisti, 25 giugno 1904

(Continuazione — V. N. 29).

II. — ESERCIZIO.

A. — TARIFFE.

1. *Servizio dei viaggiatori e dei bagagli.* — Le Amministrazioni delle grandi Reti italiane hanno aderito pure, il 1° giugno, alla Convenzione per i libretti combinabili dell'Unione delle Amministrazioni germaniche delle ferrovie, servizio al quale le ferrovie svizzere sono interessate dal 1889; questa misura avrà senza dubbio un'influenza favorevole sul movimento dei viaggiatori a destinazione dell'Italia. L'entrata in vigore al 1° maggio delle nuove tasse viaggiatori delle ferrovie federali necessita il rimaneggia-

mento di tutte le tariffe viaggiatori con queste ultime e in transito su esse. Non è stato possibile creare nel 1903 che le nuove tariffe per il servizio interno svizzero; quelle per l'estero e per il transito in Svizzera saranno successivamente introdotte.

Nel 1903 16 nuove tariffe e 21 supplementi sono stati messi in vigore.

Durante questo esercizio abbiamo trattato 1339 reclami, cifra che comprende i 25 casi non definiti al 1° gennaio 1903; dei 1339 reclami, 133 furono scartati e 1206 riconosciuti integralmente o parzialmente fondati; la somma totale dei rimborsi consentiti di questo capitolo è di franchi 17,972.07. Diciassette reclami pendenti alla fine dell'anno sono stati riportati al seguente esercizio.

2. *Servizio merci e bestiame.* — Le ferrovie federali ci hanno partecipato la loro intenzione di creare per parecchi articoli delle nuove tariffe eccezionali; come pure di abbassare i prezzi di alcune tariffe eccezionali già esistenti. Ci siamo decisi a dar seguito a questa idea per alcuni articoli, come il carbone, il ghiaccio, ecc., ma ci siamo rifiutati di far partecipare allo stesso vantaggio altri articoli, per la ragione che, per la nostra Compagnia, simile misura non rispondeva ad alcun bisogno, che essa cagionerebbe una notevole riduzione di prodotti che non si poteva sperare venisse controbilanciata da un aumento di traffico, e che d'altra parte noi temevamo le conseguenze per un certo numero di altri articoli. Le nuove tariffe eccezionali non saranno messe in vigore che nel corrente 1904.

Nel 1903 si crearono 5 tariffe e 20 supplementi.

Nell'ultimo esercizio pervennero 3152 domande di riduzione di tasse, che aggiunte ai 354 casi pendenti al 1° gennaio 1903, formano il totale di 3506, di cui 3052 sono stati liquidati nel 1903, e 454 dovettero essere riportati al 1904.

B. — ORARIO E CIRCOLAZIONE DEI TRENI.

a) Servizio d'estate.

Nel 1903 l'orario è entrato in vigore, a titolo di esperimento, il 1° maggio, data ora definitiva in virtù del regolamento del Consiglio federale concernente la presentazione, l'esame e l'approvazione degli orari delle ferrovie, battelli a vapore ed altre imprese di trasporti.

Una importante innovazione è stata introdotta nel servizio estivo, cioè il miglioramento delle corrispondenze di Milano e del Ticino con Berna e la Svizzera occidentale e viceversa. A questo scopo noi abbiamo dovuto anticipare di 15 minuti l'orario del treno diretto che parte da Chiasso alle 8.55 del mattino e giunge a Lucerna alle 2.04 di sera, e ritardare di 12 minuti quello del diretto che parte da Lucerna alle 3.45 di sera e giunge a Chiasso alle 8.55 di sera.

Nel 1903 un'Ordinanza del Dipartimento delle ferrovie ci ha obbligati ad intercalare, a titolo di esperimento, nell'orario dal 1° luglio al 14 settembre, il treno mattutino 7 Lucerna-Göschenen.

b) Servizio d'inverno.

Per il servizio d'inverno, entrato in vigore il 1° ottobre, si conservò l'orario d'estate con qualche modificazione.

Il treno mattutino 7 Lucerna-Göschenen è stato soppresso.

Accondiscendendo ad una domanda del Governo del Cantone di Uri, abbiamo intercalato nell'orario un treno 120 Erstfeld-Fluelen, in corrispondenza a quest'ultima stazione col diretto 118 Chiasso-Lucerna.

Relativamente all'orario, ci rimane ancora da segnalare il fatto che il trasporto degli operai italiani e ticinesi emigranti o rimpatrianti, come pure dei numerosi viaggiatori provenienti dal sud in aprile e in maggio, ha necessitato, come l'anno precedente, dei treni supplementari.

><

Galleria del Sempione.

Riceviamo da Iselle che la media giornaliera dell'avanzamento a tutto il 27 corr. era di m. 6.70. Mancano ancora 450 metri. Nei giorni 14 e 15 agosto si sospenderanno i lavori per l'ultima verifica dell'asse del tunnel. Oggi la Commissione di liquidazione della Giura-Sempione ha visitato i cantieri d'Iselle.

><

Le strade d'accesso alle stazioni.

Nella discussione alla Camera del disegno di legge concernente la soppressione del termine prescritto per la formazione da parte dei Comuni degli elenchi delle strade d'accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi di piroscafi ed ai porti marittimi e lacuali, di cui all'articolo 2 della legge 8 luglio 1903, il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ebbe a dichiarare essere intendimento del Governo di assecondare e facilitare la costruzione delle suindicate strade, tornando ciò in vantaggio dei Comuni e dell'economia nazionale, e di interpretare la citata legge nel modo più largo e più favorevole al concetto di abbreviare le distanze fra gli abitati e le stazioni, porti ed approdi.

E con recente sua circolare, il Ministro ha portato a cognizione dei Prefetti e degli Ingegneri Capi del Genio Civile le dichiarazioni sopraccennate, perchè le tengano presenti nella risoluzione delle questioni che nella sfera delle loro attribuzioni possono manifestarsi.

E in questa circolare il Ministro aggiunge che ove, per accedere alla stazione ferroviaria od al porto, ecc., uno o più Comuni non abbiano bisogno di costruire l'intera strada, ma bensì un solo tratto, da innestarsi ad un'altra strada già esistente che conduca alla stazione, al porto, ecc., basta che nell'elenco da formarsi e da omologarsi per fruire del beneficio della legge, sia indicato soltanto il tratto di strada da costruire.

><

Il progetto delle stazioni di Roma.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, appena giunto in Roma, ha esaminato il progetto per l'allacciamento delle stazioni Termini-Trastevere in Roma, compilato dall'Ufficio competente, e lo ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che lo esaminerà nella prossima adunanza.

Nel tempo stesso ha sollecitato l'Ufficio del Genio Civile di preparare il progetto esecutivo relativo all'allacciamento medesimo.

><

Servizio cumulativo ferroviario marittimo fra l'Italia e le Indie.

Col 1° agosto prossimo venturo andrà in vigore la tariffa cumulativa per il trasporto delle merci tra la Società Veneziana, che fa il servizio fra i porti dell'Adriatico e le Indie, e le tre grandi reti ferroviarie italiane (Vedi *Monitore* del 7 maggio u. s.).

Lo scopo del servizio è quello di facilitare l'utilizzazione della linea specialmente per le località italiane interne distanti dai porti di mare.

Inoltre i negozianti della tariffa si sono prefisso l'obiettivo di facilitare l'esportazione dei prodotti italiani e quello che il pubblico possa calcolare con una sola cifra il costo del trasporto fra l'India e l'Italia per qualsiasi merce, sia in andata che viceversa.

La tariffa in questione non è dunque da paragonarsi a quelle precedenti, che contenevano prezzi superiori a quelli che il pubblico poteva ottenere con trattazione diretta. Essa contiene prezzi notevolmente più bassi, sul tipo delle tariffe cumulative austriache e germaniche.

Deve sperarsi che avrà il risultato che ebbe in Germania, di far aumentare notevolmente e di rendere esportabili molte merci che prima non lo erano.

I piccoli colli fino a 100 kg. di peso, saranno trasportati da qualunque stazione italiana fino a bordo dei porti indiani, serviti dalla Società Veneziana, al prezzo fisso di L. 9.

Il R. Ispettorato ferroviario, la Società Veneziana, le Amministrazioni delle Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula meritano lode per aver superato i pregiudizi, i timori, le difficoltà che avevano finora impedito che in Italia si avessero vere tariffe cumulative ferroviarie marittime.

È da sperarsi ora che l'esperimento abbia l'esito che si attende.

><

Ferrovia Ascoli-Spoleto per Norcia.

Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, venne autorizzato il Sindaco di Spoleto a far eseguire dagli ingegneri da esso incaricati, gli studi e le operazioni geodetiche necessarie alla compilazione di un progetto di ferrovia da Ascoli a Spoleto per Norcia.

Tale autorizzazione è valevole per un anno dalla data del decreto; e l'autorizzazione stessa è subordinata alle disposizioni dell'art. 243 della precitata legge sui lavori pubblici, e cioè non conferisce al richiedente alcun diritto di prelazione od altre ragioni al conseguimento della linea della medesima.

><

Unificazione capitolati forniture ferroviarie.

La Commissione per l'unità tecnica delle Strade ferrate ha pressochè ultimato il lavoro preparatorio di compilazione degli schemi dei capitolati amministrativi e di quelli tecnici per le forniture di varie categorie di materiali.

Sono ultimati i capitolati per le forniture di locomotive e di tenders; quelli per le provviste delle rotaie, scambi e minuti materiali di armamento sono stati concordati recentemente in una riunione della Sotto-Commissione incaricata di studiarli.

L'unificazione, vantaggiosa per i fornitori e per le Società, sarà presto compiuta.

><

Per l'ampliamento della stazione di Napoli.

Sono cominciati, e già a buon punto, gli studi per l'ampliamento della stazione ferroviaria di Napoli.

La spesa è stata preventivata in 25 milioni, dei quali 8 saranno stanziati dall'Adriatica, 8 dalla Mediterranea e 7 dal Governo; ma forse la spesa preventivata sarà oltrepassata. Gli studi relativi sono stati eseguiti dal personale tecnico dell'Adriatica.

Tale progetto e tali spese sono stati imposti dall'insufficienza dei binari, che paralizza le manovre dei treni e obbliga i medesimi a fermarsi fuori della tettoia quando sopraggiungono a breve distanza, con grande disagio dei viaggiatori, che sono costretti a percorrere lunghi tratti a piedi. L'attuale stazione arrivi sarà chiusa ed abolita.

La stazione di partenza sarà così com'è.

La nuova stazione arrivi sarà nel Vasto e propriamente di fronte al mercato delle frutta. Per il prolungamento

del nuovo edificio, la stazione misurerà 170 metri e sarà fra le più importanti.

Il progetto comprende pure la costruzione di vari locali ad uso di magazzini, depositi, tettoie ed un vasto ufficio postale, che ora trovasi fuori stazione. Appena espletato tutto il progetto, sarà trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici per la superiore approvazione.

I lavori dovranno essere compiuti celeramente e tutti i binari attuali subiranno spostamento.

> <

*I prodotti delle Ferrovie italiane
durante l'esercizio finanziario 1903-1904.*

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, in confronto con quelli dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 143,317,595 contro L. 131,942,803 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento quindi di L. 11,374,792.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 36,872,182.

Per la *Rete secondaria* L. 11,182,886, contro 10,621,894 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 560,992.

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 166,423,865 contro L. 157,561,722 nel corrispondente periodo dell'esercizio 1902-903. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 8,862,143.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 42,947,516.

Per la *Rete secondaria* L. 6,441,794 contro L. 6,187,536 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 254,258.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 10,031,199 contro L. 9,764,921 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1902-903, con un aumento di L. 266,278.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 191,637.

Per la *Rete secondaria* L. 13,009,253 contro 12,452,041 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 557,213.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 18,357,727.

Da tali cifre per l'intero esercizio finanziario 1903-904 risulta un maggior prodotto di lire 21,609,397 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

> <

Ferrovia elettrica dalla stazione di Chieti alla città.

Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici venne approvato il progetto presentato dalla Società concessionaria della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia elettrica, a sezione ridotta, dalla città di Chieti alla stazione omonima, sulla ferrovia Solmona-Pescara, per gli impianti elettrici e pel materiale mobile occorrente per l'esercizio della ferrovia anzidetta.

> <

Proroga al 30 giugno 1905 delle tariffe eccezionali.

Trovansi in corso di registrazione il regio decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, col quale si dispone che le tariffe eccezionali isti-

tuite coi regi decreti N. 249, del 24 giugno, N. 369, del 27 luglio, e N. 378, del 3 agosto 1903, siano prorogate, in via di esperimento, fino a tutto il 30 giugno 1905, coll'aggiunta — per ragione topografica — della stazione di Poreto a quelle indicate nel regio decreto 27 luglio 1903 anzidetto.

Col decreto medesimo si è altresì disposto che siano riportati i prezzi più favorevoli della tariffa eccezionale N. 901, piccola velocità accelerata, in quella N. 902, pure a piccola velocità accelerata, per il trasporto delle derivate alimentari.

> <

Progetti di massima tecnici e finanziari dei Comuni.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha raccomandato a tutti gli Uffici del Genio Civile di porre, sempre che richiasti, ogni diligente impegno e la maggiore possibile sollecitudine nell'esame dei progetti di massima, tecnici e finanziari che i Comuni i quali intendono di assumere direttamente pubblici servizi, in relazione alla legge 29 marzo 1903, N. 103, hanno l'obbligo di presentare circa l'impianto e la gestione dei servizi da municipalizzare; ed ai quali progetti di massima devono essere uniti tipi, progetti e studi che, in conformità del regio decreto 10 marzo 1904, N. 108, devono essere debitamente approvati dal Genio Civile.

> <

I ferrovieri e l'eventuale esercizio di Stato.

Molti ferrovieri in una recente adunanza hanno voluto esaminare e discutere seriamente e con criteri obbiettivi e scevri da ogni considerazione o pressione politica la loro attuale condizione di fronte all'eventualità di un esercizio di Stato, e concordemente hanno concretato le loro vedute e conclusioni nei termini seguenti:

Il Governo, ancorchè animato dai migliori propositi verso il personale addetto alle ferrovie, potrà provvisoriamente mantenere inalterati gli stipendi, le competenze accessorie, i gradi, le Casse pensioni e di soccorso, quali esistono adesso, come si è accennato nello schema di legge presentato alla Camera dall'onorevole Ministro Tedesco; ma in epoca non lontana dovrà necessariamente dare all'ordinamento ferroviario un assetto regolare e definitivo, ed allora sarà obbligato a modificare organici, norme di avanzamento e tutto quanto riguarda il trattamento del personale.

Nel fare tale assetto il Governo evidentemente non potrà a meno di parificare il personale dell'Amministrazione ferroviaria a quello delle altre Amministrazioni, che, al pari di questa, appartengono allo Stato, perchè, ove ciò non facesse, creerebbe una classe di agenti e di cittadini privilegiata, cosa, ai giorni nostri, del tutto inammissibile.

Questa parificazione non potrà essere che profondamente dannosa al corpo dei ferrovieri, e contro di essa nessuno avrà diritto di opporsi, essendo indiscutibile nello Stato la piena legalità e libertà di regolare come crede il trattamento degli agenti che da lui dipendono.

In altri termini, coll'esercizio di Stato il corpo dei ferrovieri cadrebbe, senza possibilità di difesa, in piena balia del Governo.

Davanti a questa considerazione i radunati hanno dovuto riconoscere che l'esercizio privato è per la classe dei ferrovieri assai più favorevole, e ciò essenzialmente perchè i patti che regolano i rapporti del personale colle Società sono compresi nel contratto di esercizio, il quale, avendo forza di legge, crea pei singoli agenti dei veri e propri diritti. Infatti la pratica ha provato già in migliaia di casi che quando le Società non hanno osservati questi obblighi, ognuno ha potuto ricorrere ai Tribunali ed avere ragione.

Questo punto fondamentale della questione, che ebbe nella discussione ampio svolgimento, condusse i radunati a formulare concordemente il voto:

« Che la questione ferroviaria sia risolta nella forma di esercizio privato ;

« Che nell'imminenza di definitive risoluzioni del Governo, sia urgente che il personale — abbandonando ogni concetto politico ed ispirandosi solo ai veri e seri suoi interessi — faccia attiva propaganda per far prevalere equi e ragionevoli miglioramenti nel suo organico e nel regolamento attuale, nonchè nelle altre questioni che si connettono alle sue prestazioni, e far sì che questi miglioramenti s'iauo dal Governo imposti alle Società e compresi nei nuovi contratti in modo da costituire i patti legali ed inoppugnabili del contratto di prestazione d'opera ;

« Che sia rivolta preghiera ai giornali italiani di riprodurre la presente comunicazione ».

>>

I desiderata (?) della Camera di Commercio di Bari.

Ci informano da Bari che quella Camera di Commercio ed Arti ha comunicato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio un ordine del giorno relativo alle condizioni e tariffe dei trasporti ferroviari, da essa votato in una sua recente adunanza.

Con detto ordine del giorno, la Camera di Commercio di Bari fa voto che, allo scopo di cooperare al miglioramento economico della provincia, vengano introdotte le seguenti innovazioni ed aggiunto un sistema ferroviario che ha rapporto colla provincia medesima; che sia munita del secondo binario la linea ferroviaria Lecce-Ancona-Bologna; prolungata la Bari-Locorotondo sino a Francavilla-Fontana; istituito con sollecitudine un treno interprovinciale Barletta-Bari, in partenza da Barletta alle ore 5.30 ed arrivo alle 7 a Bari; che sieno ridotte sensibilmente le tariffe marittime e ferroviarie delle merci, tanto in esportazione che in importazione, onde compensare le forti distanze che separano quella regione dalle piazze di produzione e di consumo; ridotte pure del 50 al 60 0/0 le tariffe dei viaggiatori per la ragione innanzi accennata; costruita al più presto l'approvata linea economica Grumo-Toritto-Altamura-Matera - Ferrandina, con l'aggiunta dei tratti Ferrandina - Potenza e Grumo-Bari, apponendo la terza rotaia sulle ferrovie in esercizio; sia provveduto all'allacciamento di Bitonto e Palo del Colle con Grumo, seguendo il sistema a scartamento ridotto della Bari-Barletta; e che, infine, venga approvata la nuova linea economica Bari-Bitonto-Sannicandro-Cassano, da innestarsi con la Grumo-Altamura-Matera, in quel punto che verrà riconosciuto il più conveniente ed adatto.

Ed ora che per la cronaca abbiamo riportato per esteso i desiderata della Camera di Comm. ed Arti di Bari, in materia ferroviaria, ci sia lecito domandare quale scopo pratico si prefiggano talune Camere di Commercio del Regno che, al pari di quella prelodata, richiedono al Governo tante e tante cose che esse per le prime sanno benissimo che questi è impossibilitato a concedere. Non sarebbe più opportuno che simili richieste fossero contenute in limiti modesti e proporzionati alla potenzialità dello Stato, il quale deve provvedere al benessere relativo non solo di talune regioni, ma di tutto il Regno?

Si entrerebbe per tal modo in una via pratica che condurrebbe più facilmente alla mèta, evitando alle Camere di Commercio una inutile perdita di tempo in deliberazioni destinate a rimanere lettera morta ed ai Ministeri competenti dell'Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici un lavoro più che inutile di corrispondenza che potrebbe invece esplicarsi alla soluzione di quesiti di pratica attuazione.

L'argomento che abbiamo ora toccato ci porta ad esprimere, come conclusione, il voto che talune Camere di

Commercio, seguendo l'esempio di altre, e segnatamente della presidenza dell'Unione delle Camere di Commercio, prima di presentare voti al Governo, ne studino e ne misurino la portata dal punto di vista della praticità e della possibilità pel Governo di assecondarli, se non subito, in un avvenire prossimo. Agendo diversamente, recano molestia alle Amministrazioni governative e sociali e non conseguiscono alcun utile pratico per le cose da esse patrocinare.

><

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con recenti Decreti Reali, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, venne provveduto in merito ai seguenti oggetti:

Approvazione del testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie;

Approvazione del regolamento organico per gli agenti di vigilanza a tutela della silvicoltura nel bacino del Sele;

Classificazione fra le provinciali di Caltanissetta delle strade comunali Butera-stazione ferroviaria omonima e Pavarella-Caltanissetta;

Classificazione fra le provinciali di Porto Maurizio delle strade comunali dell'abitato di Perinaldo alla provinciale litoranea; dall'abitato di Roano alla nazionale Oneglia-Piemonte; da Linguaglietta a San Lorenzo, con diramazione a Cipressa, e dal km. 37 della nazionale Oneglia-Piemonte alla nazionale stessa, fra i km. 29 e 30;

Classificazione in 3ª categoria delle opere idrauliche di sistemazione dei rii Aldani, Casebruciate e Lama, affluenti del Sotta, in provincia di Bologna.

><

L'agevolazioni nei trasporti per la Società Elettrochimica di Roma.

Ai primi del corrente mese la Società esercente la Rete Adriatica, a nome anche della Società esercente la Rete Mediterranea, presentò al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di concessione speciale a favore della Società italiana di Elettrochimica avente sede in Roma, per alcune agevolazioni, subordinate a condizioni di quantità e di percorso, nei trasporti per ferrovia di materie prime necessarie all'industria della Società medesima, dei relativi prodotti, dei materiali e meccanismi occorrenti, ecc., fra le quali agevolazioni sono compresi abbuoni da applicarsi, a carico esclusivo dello Stato ed in misura graduale, sull'ammontare delle tasse di trasporto.

Ed il Ministro dei Lavori Pubblici, d'intesa coi colleghi dell'Agricoltura, Industria e Commercio, del Tesoro e delle Finanze, considerato che la proposta anzidetta è giustificata dalle eccezionali condizioni nelle quali presentemente si svolge l'industria della Società di Elettrochimica di fronte alla concorrenza dell'industria straniera, ha sottoposto a S. M., il quale lo ha firmato, il decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, con cui si dispone che le Società esercenti le Reti del Mediterraneo e dell'Adriatico applicheranno ai trasporti fatti per conto della Società di Elettrochimica, abbuoni graduali a carico dello Stato sull'ammontare delle tasse di trasporto, da liquidarsi in via di rimborso nella misura del 12 0/0 per le prime 10,000 tonnellate di trasporto, del 25 0/0 sulle seconde 10,000 tonnellate e del 30 0/0 sull'eccedenza oltre le prime 20,000 tonnellate.

><

*Le ferrovie di Stato Bavaresi
aumentano le tariffe del venti per cento.*

I giornali tedeschi annunziano che il Governo Bavarese ha presentato un progetto di legge aumentante del venti per cento la tariffa delle ferrovie di interesse locale, in causa del cattivo risultato finanziario.

Le Camere legislative si sono decise ad approvarlo quando il Governo ebbe a dichiarare di non poter continuare la costruzione delle piccole linee senza questa sopratassa.

Ecco un nuovo esempio della Rete di Stato strumento di fiscalità. Occorre del denaro? Si aumentano le tariffe. Ed è raro il caso in cui, dopo, si diminuiscano.

><

Ancora le terze classi nei treni diretti.

Siamo informati che la Presidenza della Federazione italiana delle Società di mutuo soccorso ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, a nome delle moltissime Società di mutuo soccorso d'Italia, confederate, il suo voto perchè la questione dell'estensione delle terze classi nei treni diretti trovi la completa sua applicazione.

La Federazione riconosce che qualche cosa si è fatto e che vari treni diretti hanno già tale servizio; ed è appunto basandosi su questo fatto che essa appoggia l'estensione predetta, come provvedimento che tornerebbe di grande utilità ai viaggiatori proletari e che, a suo giudizio, non ostacolerebbe seriamente l'esercizio ferroviario.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti d'andata-ritorno fra la stazione di Nocera Umbra e quelle di Gualdo Tadino, Fossato, Fabriano e Perugia.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti stipulati).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Agostino Salvati di Roccapiemonte, per il consolidamento della galleria Zango, sulla linea Sicignano-Castrocuoco;

Fratelli Ottavio e Luigi Viganò di Milano, per la sistemazione dei magazzini merci a piccola velocità e dei binari di carico e di scarico nella stazione di Milano Porta Ticinese;

Officine Fumaroli di Roma, per la sostituzione di travate al volto del ponte al km. 44.318 della linea Roma-Pisa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratto stipulato).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione superiore il contratto stipulato con la Ditta Emilio Failli per il consolidamento della trincea di Santa Maria, al km. 255.911 della linea Orte-Firenze.

(Gara provvisoriamente aggiudicata).

Il 25 corr., presso la Società Adriatica, ebbe luogo la gara per la fornitura di 7000 piastre d'acciaio fuso per passi a livello. Concorsero 6 Ditte e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per il prezzo di L. 479 alla tonnellata.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 luglio 1904).

Transazione della vertenza coi fratelli Scelfo per danni prodotti alla loro proprietà dal torrente Grisa presso la stazione di Leonforte.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Marcianise, sulla linea Foggia-Napoli.

Proposta per l'impianto di una stazione centrale generatrice elettrica nelle officine di Firenze.

Domanda della Ditta Officine Meccaniche (già Miani, Silvestri e C.) di Milano, per il condono delle multe inflitte per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Proposta per il rafforzamento di binari lungo la linea Milano Piacenza.

Tipo delle vetture di rimorchio per le tramvie elettriche di Spezia.

Progetto per l'ampliamento del piazzale Libreria nella stazione di Bovisio, sulla linea Milano-Saronno.

Transazione con l'Impresa Ghelardini, assuntrice dei lavori di ampliamento del piazzale di deposito ghiaia presso il ponte sull'Ombro, lungo la linea Firenze-Pistoia.

Variante al progetto approvato per la costruzione di due ponticelli sulla linea Bari-Taranto.

Domanda della Ditta Zust per il condono della multa inflitta per ritardata consegna di una cesoia punzonatrice per le officine di Rimini.

Attuazione dell'esercizio economico sulla linea Rovigo-Chioggia.

Prolungamento nella città di Camerino della ferrovia elettrica Castelraimondo-Camerino.

Convenzione col signor Panizzi per mantenere un padiglione in legno a distanza ridotta dalla linea Genova-Ventimiglia.

Accordi per la risoluzione delle vertenze con le Società Adriatica e Mediterranea circa le eccedenze sulle tasse estere in conto sospeso.

Nuovo tipo di carro chiuso da merci per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Lavori atti a stabilire i raccordi per applicare il materiale dei civici pompieri alle bocche da incendio nella stazione di Bologna, per L. 260.

Lavori di difesa della sponda destra del Velino presso il km. 173.960 della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 5000.

Consolidamento del rilevato ferroviario al km. 115.837 della linea Milano-Venezia, per L. 690.

RETE MEDITERRANEA:

Ricostruzione di un tratto di muro di chiusura a monte della stazione di Albanella, sulla linea Battipaglia-Castrocuoco, per L. 1900.

Sgombrò di materie franate al km. 6.370, fra le stazioni di Castagnole e di Costigliole Motta, per L. 1340.

Sistemazione della spalla Roma e delle pile prima e quarta del viadotto Gorarella, al km. 183.845 della linea Roma-Pisa, per L. 1160.

Consolidamento parziale del fabbricato viaggiatori, lato arrivi, della stazione di Roma Termini, per L. 6000.

Riparazioni al rivestimento della galleria del Belbo sulla linea Savona-Bra, per L. 5400.

Consolidamento del tratto di ferrovia presso il ponte sul rio S. Giuseppe, al km. 32.937 della linea Ceva-Ormea, per L. 7454.

Maggiori lavori per il riordino del terrapieno, all'estremo Genova, della stazione di Spezia danneggiato dall'alluvione, per L. 550.

><

Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di un nuovo tratto del muro di difesa contro le corrosioni della Roggia Mora al km. 8.035-8.061 della linea Novara-Varallo, per L. 4800.

Spostamento della bilancia a ponte da 30 tonn. del porto mercantile di Spezia, per L. 1020.

Trasporto e collocamento di scafi e cavalletti nei nuovi locali dei magazzini, per L. 2130.

Riparazione dei danni causati da piene al rilevato di accesso verso Torre Pellice al ponte sul torrente Angrogna al km. 16.130-16.159 della linea Pinerolo Torre Pellice, per L. 4200.

Sostituzione di bilancia da 20 tonnellate con altra da 30 tonn. nella stazione di Cuneo e cambio di ubicazione, per L. 5370.

Sistemazione del segnalamento della stazione di Sighiano verso Eholi, per L. 3939.

Costruzione di uno sperone a consolidamento della falda a monte della stazione di Santa Margherita al km. 24.765 della linea Genova-Spezia, per L. 775.

Consolidamento del manufatto al km. 35.920 della linea Torino-Genova fra le stazioni di Villanova e di Villafranca, per L. 2600.

Sgombro della frana e costruzione del muro di sostegno e scivola di scolo all'imbocco S. Giuseppe della galleria Zagaglia, fra le stazioni di Dego e di Piana, sulla linea S. Giuseppe-Acqui, per L. 1915.

Parziale ricostruzione dei rivestimenti in galleria Caprioli fra le nicchie 48 e 54 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 42,000.

Pavimentazione del ponte Parodi nel porto di Genova, per L. 4670.

Rifacimento di m. 1926 di binario e di 9 scambi nelle stazioni comprese fra quelle di Novi e di Genova, per L. 23,200, oltre il materiale d'armamento.

RETE ADRIATICA:

Impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Brindisi-Porto, per L. 5700.

Sostituzione di due piattaforme da m. 5.50 e due da m. 4.50 per impiantare una gru da pesi nella stazione di Forlì, per L. 15,240.

RETE SICULA:

Riparazione dei guasti arrecati dalle piene del torrente Cagnina al rilevato ferroviario fra i km. 128.835 e 128.945 della linea Biccoca-Caldare, per L. 24.800, di cui lire 24,000 per i lavori da appaltarsi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono state approvate le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie:

1) La concessione accordata alla Ditta Martel, per trasporti di apparecchi a gas, è stata rinnovata per un altro anno a datare dal 1° luglio 1904, applicando, in luogo dei prezzi della serie B della tariffa speciale N. 116, P. V., l'abbuono del 10 0/0 sulle tasse in base alla ta-

riffa normale, fermo il diritto fisso e mantenuto invariato il quantitativo minimo di tonn. 60;

2) Venne rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni, la concessione accordata alla Ditta Fratelli Weiss, per trasporti a carro completo di canapa e stoppa da Santa Limbania a stazioni svizzere e germaniche;

3) È stato concesso alla Ditta Carlo Perazzi di effettuare i suoi trasporti di sabbia da Ovada e da Molare per Sampierdarena, Genova, Quarto, Quinto, Nervi e Rivarolo, coll'abbuono del 5 0/0 e coll'impegno di 1600 tonnellate, da trasportarsi in un anno, decorrente dal 1° luglio 1904;

4) Venne rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Giuseppe Balzarotti per trasporti, a carro completo, di calce, cemento e legna da ardere, da Ispra, Varese e Arona a Musocco;

5) È stato concesso alla Ditta Alfredo Landi di trasportare, coll'abbuono del 10 0/0, tonn. 1800 di legna da ardere in destinazione di Roma, di cui tonn. 1200 in partenza dalla stazione di Sette Bagni e tonn. 600 in partenza dalla stazione di Rocca Canterano;

6) Venne consentita la rinnovazione per un altro anno, a datare dal 1° luglio 1904, della concessione accordata alla Ditta Pietro Colaiacomo per trasporti di calce da Segni Paliano a Roma Termini e Trastevere, riducendosi il quantitativo d'impegno a tonn. 3000;

7) A datare dal 1° luglio 1904 è stata rinnovata per un altro anno la concessione accordata alla Ditta Francesco Camolli per trasporti di pietre greggie o grossolanamente lavorate e bevole, da Domodossola, Villadosola, Vogogna, Gravellona Toce e Gozzano, a Milano;

8) La concessione accordata alla Ditta Luigi Palermo per trasporti di zucchero e caffè a vagone completo, da Brindisi a Taranto e da Citrone a Cosenza-Casali, è stata rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, a datare dal 1° luglio 1904.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Thiene-Rocchette-Asiago. — I sindaci dei Comuni interessati che contribuiscono alla costruzione della linea Thiene-Rocchette-Asiago, si radunarono a Vicenza e firmarono i contratti per la concessione di questa ferrovia economica tanto desiderata.

Il tratto Thiene-Rocchette sarà esercito dalla Società veneta ferroviaria mentre il tronco Rocchette-Asiago verrà esercito dalla Società nord-Vicenza.

I lavori molto probabilmente saranno iniziati nel prossimo autunno e nell'agosto 1907, se non sorgeranno ostacoli, la linea potrà essere aperta al pubblico.

Oggi sabato tra i ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro ed il Consorzio per la ferrovia Thiene-Asiago, rappresentato dalla Società Veneta, viene firmato il contratto di concessione ed esercizio della suddetta linea.

Ferrovia Vercelli-Gattinara-Biella. — La Giunta municipale di Valenza ha fatto plauso all'iniziativa della Federazione industriale di Vercelli per la costruzione della linea ferroviaria Vercelli-Gattinara-Biella, inquantochè il tronco Vercelli-Gattinara riveste un carattere d'interesse generale, e, per quanto riguarda Valenza, verrebbe a creare un più facile accesso al Sempione ed importerebbe, con l'accresciuta importanza della linea, un notevole vantaggio nel servizio, oggidì deficiente, della linea Alessandria-Valenza-Casale-Vercelli.

Essa Giunta peraltro fece riflesso che non può condire la considerazione del progettista nel senso che la nuova linea farebbe meno sentire il bisogno del raddoppia-

mento del binario fra Torreberretti ed Arona, già in massima stabilito, siccome insistentemente reclamato dal forte commercio dei Comuni che si trovano su detta linea a far capo da questa stazione ferroviaria.

Per il che l'Amministrazione comunale diede alla progettata opera il suo appoggio morale, con che però non si ostacoli quella che da tanto tempo è richiesta da queste popolazioni per il raddoppiamento del binario Torreberretti-Arona.

Ferrovia Gran Sasso d'Italia. — A complemento di quanto abbiamo pubblicato in un precedente numero, siamo ora informati che il 19 corrente il Consiglio Comunale di Aquila ha votato ad unanimità un sussidio di L. 500 a favore della nuova linea ferroviaria Aquila-Gran Sasso d'Italia-Teramo.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1904.* — Nella decade 11-20 luglio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,567,316, con un aumento di L. 316,433.18 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 luglio 1904 si ragguaglia a L. 8,689,344, presentando un aumento di lire 398,258.19 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,031,078.75, con un aumento di lire 149,860.90 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1904 si ragguaglia a L. 78,931,211.38, e presenta un aumento di L. 4,854,344.38 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Alessandria-Valenza. — La Giunta comunale di Alessandria ha mandato proporre al Consiglio comunale la dichiarazione di decadenza della Società concessionaria della tramvia Alessandria-Bassignana-Valenza. La proposta è la conseguenza dell'adunanza tenutasi lunedì scorso ad Alessandria dai rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della linea.

In detta adunanza si decise di far decadere la « Société des Chemins-de-fer vicinaux italiens » dall'accordata concessione, non avendo mantenuto i suoi impegni, e nello stesso tempo si nominò una Commissione perchè studi il modo migliore per la costruzione della linea stessa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Oltre le Strade Ferrate federali, vi sono nella Svizzera 31 linee di ferrovie a scartamento normale, di una lunghezza totale di 937 km. La lunghezza esercitata dalle Strade Ferrate federali è di 2888 km. Quindi la Svizzera possiede 3325 km. di ferrovia a scartamento normale di m. 1.435.

Fatta astrazione delle linee elettriche Thun-Burgdorf, Orbe-Chavornay e Friburgo-Morat-Anet, tutte le linee sono esercitate a trazione a vapore.

Il numero totale delle loro stazioni è di 806.

Le linee a scartamento ridotto sono in numero di 38, di cui 37 hanno lo scartamento di un metro, e la sola ferrovia di Waldenburg lo scartamento di 75 cm. La loro lunghezza totale è di 905 km.; 19 linee sono esercitate a vapore, 17 coll'elettricità. Due impiegano i sistemi di trazione. Due di queste linee superano i 100 chilometri; sono le tramvie di Ginevra (127) e le Strade Ferrate retiche (169).

Dodici ferrovie ad ingranaggio salgono le montagne. La più

lunga è quella del Wengernalp, la più elevata è quella del Gornergrat, in attesa che sia detronizzata dalla ferrovia della Jungfrau.

La rete di montagna è completata da 27 funicolari piccoli e grandi.

Finalmente 27 reti di tramways percorrono le principali città ed i loro sobborghi.

Attualmente la Svizzera ha dodici linee in costruzione. Su questo numero, parecchie non sono che prolungamenti di linee già parzialmente in esercizio e che figurano già fra quelle enumerate più sopra.

Finalmente il numero delle concessioni accordate e non ancora entrate nel periodo di costruzione ascende all'enorme cifra di 98, che comprende pure un certo numero di reti esistenti.

Ferrovie della Serbia. — Presso il R. Museo Commerciale di Torino è visibile un avviso d'asta relativo alla costruzione di alcune Ferrovie Serbe a scartamento ridotto (V. numero precedente del *Monitore*).

L'epoca fissata per la presentazione delle offerte è il giorno 3 p. v. agosto.

Le offerte si debbono presentare per iscritto alla Direzione delle ferrovie dello Stato, ed i quaderni d'onere si possono ottenere dalla Direzione predetta mediante il pagamento di fr. 15.

Ferrovie Russo. — *Congresso dei Direttori delle ferrovie.* — In questi giorni deve aver luogo un Congresso dei Direttori delle ferrovie russe, a Riga, il quale si occuperà delle seguenti questioni: Fissazione delle ore di lavoro degli impiegati ferroviari; fissazione delle superficie occupate dalle abitazioni degli impiegati ferroviari; l'introduzione degli apparecchi di blocco dei treni; misure per l'accelerazione del trasporto merci; organizzazione del trasporto dei bagagli e merci a grande velocità; stabilimento degli statuti disciplinari per le ferrovie russe.

I congressisti si propongono di visitare i porti di Riga e di Libau, e di fare una escursione a Berlino e ad Amburgo per studiarvi l'organizzazione ferroviaria, e specialmente quella della ferrovia di cintura e del Metropolitano di Berlino.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *La nuova ferrovia sotterranea di New-York.* — La nuova ferrovia sotterranea di New York, che riunisce l'isola di Manhattan, il cuore della città, coi distretti del nord della città, è compiuta. I lavori saranno collaudati tra brevi giorni e l'esercizio comincerà il 1° settembre.

La linea, che ha una lunghezza di 20 chilometri, è a quattro binari. I treni circoleranno ad una velocità di 50 chilometri all'ora, ciò che permetterà ai *businessmen* di ritornare al loro *home* in dieci o venti minuti al massimo.

I lavori, cominciati il 24 marzo 1900, costarono 175 milioni di franchi.

La linea sarà in grado di trasportare fino a 40,000 viaggiatori all'ora. Ciascuna delle stazioni si distingue dalle altre con una combinazione di colori diversi, ciò che permetterà ai viaggiatori di riconoscere la loro stazione senza nemmeno guardare il nome.

Notizie Diverse

Carrelli automotori pel servizio sanitario ferrovie. — La Società *Taurinia* per la costruzione di automobili, ha, dietro richiesta della Mediterranea, studiato un tipo di carrello ferroviario automotore da adibirsi al servizio sanitario delle linee soggette alla malaria. Il carrello verrebbe azionato da un motore a benzina tipo *Dion Buton* da 6 cavalli, mediante una semplice trazione a catena e un innesto a frizione; avrebbe due freni e un sedile per tre persone con soffiecto. Il peso sarebbe di 250 chilogrammi. Pare sia intenzione della Mediterranea di

acquistare subito vari di tali carrelli per sperimentarli nella prossima campagna antimalarica.

L'avvenire industriale dell'Italia secondo un rapporto ufficiale inglese. — Un rapporto del Bennet, delegato commerciale presso l'Ambasciata inglese, mette in luce i progressi industriali dell'Italia, dovuti, secondo l'autore, all'innata intelligenza dell'operaio italiano, al suo spirito assimilativo ed alla sua abilità. Il Bennet predice all'Italia un magnifico avvenire industriale, specie nelle arti tessili. Egli nota come l'esportazione delle materie prime sia cresciuta, in 10 anni, di 25 milioni e di ben 150 milioni quella dei manufatti. L'industria della seta impiega 180,000 operai, 135,000 quella del cotone. Le applicazioni idro-elettriche all'industria crescono di anno in anno e trasformeranno completamente la fisionomia del paese. Il Bennet calcola che nel 1890 non si raggiungevano probabilmente in tutti gl'impianti i 20,000 cavalli elettrici; oggi questa cifra è più che decuplicata.

Una Camera di Commercio italiana a Bucarest. — Si è costituita ultimamente a Bucarest, sotto l'alto patronato della R. Legazione in Romania, una Camera di Commercio italiana avente lo scopo di promuovere lo studio di tutte le questioni interessanti gli scambi commerciali fra l'Italia e la Romania, come: diritti doganali, le tariffe dei trasporti, ecc., ricevere e tenere a disposizione degli interessati in apposito locale ed appena sarà possibile, campioni di prodotti italiani che possano trovare smercio in Romania, e così di prodotti rumeni che si possano vantaggiosamente esportare in Italia.

Il primo Consiglio della nuova Camera è composto dei signori: cav. uff. Augusto Dall'Orso, banchiere di Galatz, presidente; Ferruccio Ferrero, impresario di lavori pubblici, vice-presidente; Pietro Fantini, negoziante, Marco Rosazza, Antonio Fossati, ing. comm. Edoardo Rovelli, ing. Cesare Fantoli, consiglieri; Iginio Longhi, segretario.

Il commercio del Siam. — Secondo alcuni calcoli di approssimazione, i soli possibili in un paese dove si è costretti ad attenersi a mere congetture (scrive il nostro ministro a Bangkok in un suo recente rapporto), le merci importate sono calcolate a 65 milioni di ticali (il *tical*, di valore assai oscillante, si può calcolare a L. 1.40), di cui 41 assegnati alle sole piazze di Singapore e Hongkong; e le esportate a 74 milioni di ticali (13 milioni in meno dell'anno precedente) di cui 63 per le sole piazze di transito sopra menzionate.

L'88 0/0 dell'esportazione è costituito dal riso (56 milioni e mezzo di ticali) e dal teak (8 milioni); il resto comprende pelli, bestiame, pesce e pepe. La seta greggia vi partecipa per soli 286,173 ticali e la manufatta per 541,126 ticali.

Dai 65,417,702 ticali dell'importazione, bisogna stralciare 31 milioni, che, per essere costituiti da prodotti come l'oppio, il carbone, il petrolio, il tabacco, il thè, lo zucchero, ecc., non interessano.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Gallese — Roma — (4 agosto, ore 11, 2°). — Appalto della selciatura delle strade entro l'abitato di Gallese, lire 16,254.91.

Municipio di Genazzano — Roma — (6 agosto, ore 10, def.). — Appalto della costruzione d'un ricreatorio infantile, provvisoriamente aggiudicato per L. 13,069.18. Dep. spese L. 500.

R. Prefettura di Padova (6 agosto, ore 10, def., a termini abbreviati). — Appalto dei lavori di rettifica, con difesa frontale in sasso, di un tratto dell'argine sinistro di Brenta, compreso tra la casa Jonoch e l'antimolo di Santa Croce Bigolina in Cittadella, lire 23,340. Offerte a tutto il 5 agosto. Dep. provv. L. 1200. Documenti fino al 31 luglio.

Municipio di Civitavecchia — Roma — (8 agosto, ore 13.30). — Appalto dei lavori per la costruzione d'un mercato coperto (primo lotto), L. 42,070. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000. Dep. spese L. 900. Ultimazione lavori un anno. Documenti fino al 3 agosto. Fatali 29 agosto, ore 12.30.

Deputazione Provinciale di Napoli (8 agosto, ore 11). — Appalto dell'impianto e dell'esercizio dell'illuminazione elettrica del traforo d'Agerola, sulla strada provinciale d'Agerola, per annue lire 6000 e per anni 20. Deposito provv. L. 1000. Cauzione L. 6000. Dep. spese L. 2000.

R. Prefettura di Napoli (8 agosto, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di nuove banchine di riva e relative difese nel porto di Castellammare di Stabia, L. 506,393.70. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 1° agosto. Dep. provv. L. 30,000.

R. Prefettura di Campobasso (8 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di consolidamento e riparazione del tratto della strada nazionale n. 51, 3° tronco, alla risvolta dell'acqua del Pepe, presso la cantoniera di Pizzone, per complessive L. 10,700.75. Offerte fino al 7 agosto. Consegna lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Siracusa (9 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte sporgente in muratura nel porto di Augusta, L. 29,532.28. Fatali 25 agosto, ore 12. Documenti fino al 1° agosto. Dep. provv. L. 1500. Cauz. decimo.

Prefettura di Sassari (11 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ricostruzione del ponte in muratura sul torrente Padrongianus, lungo il tronco da Siniscola a Terranova Pausania della strada nazionale n. 75, con arcate di m. 20 di corda ognuna, e per la sistemazione delle relative rampe d'accesso della lunghezza complessiva di m. 910.38, per complessive L. 400,000. Consegna lavori 30 mesi. Docum. fino al 1° agosto. Deposito provv. L. 15,000. Fatali senza ulteriore avviso 26 agosto, ore 12.

Prefettura di Catanzaro (12 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti ad evitare ulteriori danni nelle scogliere del nuovo molo del porto di Cotrone, dalla progressiva o alla progressiva 597.66, rafforzare con massi artificiali la scogliera fra le progressive 597.66 e 951.06, e raccordare il molo suddetto colla terzaferma, per complessive L. 175,505. Consegna lavori 18 mesi. Documenti fino al 2 agosto. Dep. provv. L. 10,000. Fatali senza ulteriore avviso 27 agosto, ore 12.

R. Prefettura di Trapani (12 agosto, ore 10, def.). — Appalto delle opere di costruzione di un ponte sporgente normale al muro di sponda del nuovo piazzale presso il vecchio Castello e per l'imbasamento di una gru della portata di tre tonnellate del porto di Castellammare del Golfo, L. 25,000. Documenti fino al 3 agosto. Dep. provv. L. 1000. Consegna lavori 10 mesi.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Turanto (13 agosto, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto della costruzione e fornitura alla R. Marina di n. 12 barche da carbone della portata di 90 tonn., per complessive L. 240,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 16.15 0/0, e cioè per L. 38,760. Dep. provv. L. 24,000.

Prefettura di Salerno (13 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco della strada provinciale n. 216, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la già nazionale Val d'Agri, di m. 10,748.88, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 5 0/0, e cioè per L. 169,506.93. Consegna lavori 30 mesi. Documenti fino al 5 agosto. Dep. provv. L. 15,000.

Municipio di Castiglione d'Intelvi — Como — (14 agosto, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione del Campo di tiro a segno, L. 10,408.71. Dep. provv. L. 1000. Fatali 28 agosto, ore 11.

Direzione Genio Militare di Piacenza (16 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti al mantenimento ed al miglioramento degli immobili destinati ad uso militare in Piacenza durante il triennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907, L. 126,000, ripartite in lire 42,000 per ciascun esercizio. Canz. L. 12,600. Dep. spese L. 1900.

Prefettura di Bari (18 agosto, ore 10, off. segr.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione delle opere d'arte nel porto di Barletta durante il sessennio 1904-1910 per complessive L. 302,700. Docum. fino all'8 agosto. Dep. provvisorio L. 20,000. Cauz. L. 50,450.

Prefettura di Cuneo (18 agosto, ore 10, definitivo). — Appalto di tutti i lavori e provviste occorrenti per la sistemazione del tronco della strada nazionale n. 31 da Cuneo al confine francese pel Colle dell'Argentera, compreso fra la sponda sinistra del Rivo Secco e il nuovo tratto sistemato presso Demonte, della totale lunghezza misurata sull'asse stradale di m. 860.21 pel complessivo importo di L. 25,600. Offerte fino al 17 agosto. Consegna lavori 4 mesi. Docum. fino al 9 agosto. Dep. provv. L. 1800.

Prefettura di Campobasso (22 agosto, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e relative provviste occorrenti al consolidamento e finimento del sesto tronco della strada provinciale di prima serie n. 15, compreso fra la sponda sinistra del Trigno a Sprondasino e l'abitato di Bagnoli del Trigno, di m. 5293.54, per complessive L. 92,300. Consegna lavori 12 mesi. Documenti fino all'11 agosto. Deposito provv. L. 5000.

Prefettura di Campobasso (23 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione del 2° tratto del 4° tronco della strada provinciale n. 70 compreso fra l'abitato di Vastogirardi (casa Garibaldi) e la sella Valle Ruberta, della complessiva lunghezza di m. 3304.70, per complessive L. 197,397.88. Consegna lavori 2 anni. Docum. fino al 12 agosto. Dep. provvisorio L. 10,000. Fatali 7 settembre, ore 12.

— (25 agosto, ore 10, unico definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla riduzione a strada nazionale del tratto di strada già comunale fra l'innesto del 3° tronco della nazionale n. 51 ed il piazzale della stazione di Roccaravindola per complessive L. 9270. Consegna lavori 4 mesi. Docum. fino al 14 agosto. Dep. provvisorio L. 500.

Municipi di Scafati (Salerno) (26 agosto, ore 11). — Appalto dei lavori di riparazione ai lastricati di basoli vesuviani delle vie S. Maria delle Grazie e S. Pietro nell'abitato di Scafati, per pavimentare con basoli anche vesuviani quei marciapiedi alle vie Corso Nazionale e Fontana che attualmente hanno il pavimento in terra per lire 23,500. Consegna lavori 15 giorni. Dep. provv. lire 1700. Dep. spese lire 500.

— (27 agosto, ore 11). — Appalto dei lavori di scomposizione dell'attuale ponte nuovo, sistema brevettato Hennebique, in cemento armato, ed opere accessorie sul partitico del fiume Sarno in Scafati per L. 10,000. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 300.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Luglio 23	Luglio 30
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
" " Mediterranee	411	463.50
" " Meridionali	710.50	721
Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	430	428.50
" " (2 ^a ")	415	418
" " Secondarie Sarde	267	267
" " Sicula	680	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
Sicula A. B. C. D.	353 75	354.25
Cuneo 3 0/0	984	384
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 %	98.50	98.25
" " Mediterranee 4 0/0	506.50	506.50
" " Meridionali	354.50	355
" " Palermo-Marsala-Trapani	312	312
" " " 2 ^a emiss.	309	309
" " Sarde, serie A.	361.50	361
" " " serie B.	361.50	361
" " " 1879	361.50	361
" " Savona	384	384
" " Secondarie Sarde	507	507
" " Sicula 4 0/0 oro	511	517
" " Tirreno	508	512
" " Vittorio Emanuele	381.50	382

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 11 al 20 Luglio 1904. — 2^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza
Chilometri in esercizio	1760	1760	"	1065	1065	"
Media	1760	1760	"	1065	1065	"
Viaggiatori	1,924,038.00	1,730,214.34	+ 193,823.66	93,403.00	83,998.03	+ 9,404.97
Bagagli e cani	76,262.00	82,869.21	— 6,607.21	2,505.00	2,721.79	— 216.79
Merci a G.V. e P.V. acc.	383,832.00	365,259.89	+ 18,572.11	14,460.00	13,758.36	+ 70.54
Merci a P.V.	1,991,923.00	1,895,150.81	+ 96,772.19	80,838.00	76,910.39	+ 3,927.61
TOTALE	4,376,105.00	4,073,494.25	+ 302,610.75	191,211.00	177,388.57	+ 13,822.43

Prodotti dal 1° al 20 Luglio 1904.

Viaggiatori	3,509,345.00	3,271,982.75	+ 237,362.25	170,371.00	158,847.43	+ 11,523.57
Bagagli e cani	161,512.00	168,279.92	— 6,767.92	4,812.00	5,527.06	— 715.06
Merci a G.V. e P.V. acc.	763,472.00	736,631.76	+ 26,840.24	28,758.00	27,746.94	+ 1,011.06
Merci a P.V.	3,892,497.00	3,769,109.22	+ 123,387.78	153,577.00	152,960.73	+ 616.27
TOTALE	8,326,826.00	7,946,003.65	+ 380,822.35	362,518.00	345,082.16	+ 17,435.84

Prodotto per chilometro.

della decade	919.35	855.78	+ 63.57	179.54	166.56	+ 12.98
riassuntivo	1,749.33	1,669.33	+ 80.00	340.39	324.02	+ 16.37

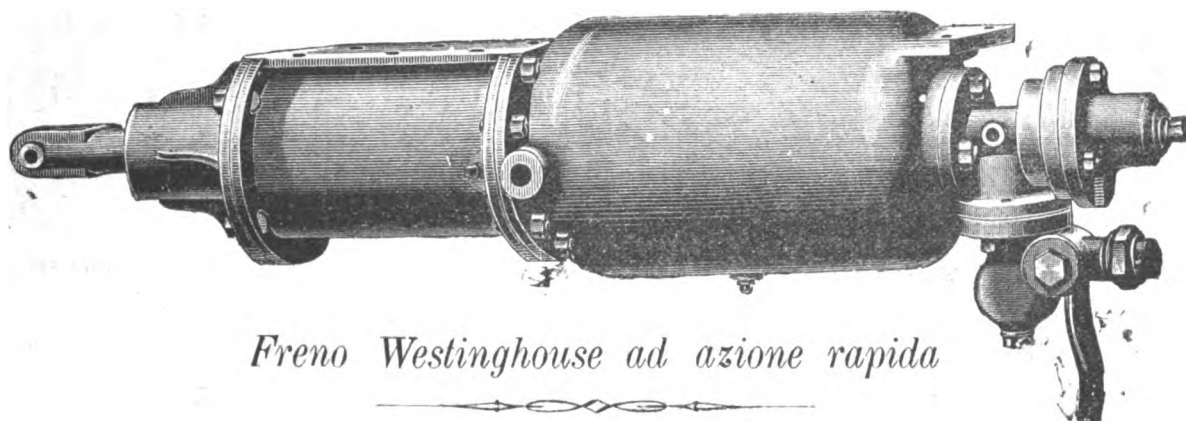
(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. **350554**.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (trefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tattoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO

OSSERVAZIONI.

(1) Dai punti controindicati alle	LONDRA (2)		PARIGI (3)		LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)		
	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità
Stazioni sotto indicate: Diritto di porto compreso										
<i>Via Montecitorio</i>										
Livorno (via Lais di via Bologna)	162 05	111 30	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Genova (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Napoli (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
<i>Via Genova</i>										
Livorno (id. id.)	208 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	zione di Foggia annotare le spese, l'itinerario a Falcone loro spese il tragitto Falco- sara dichiarato valido per sono recarsi da Roma a Fi- questa ultima via. — Nel per Empoli, ritornare a Fi- (5) La durata della validità i viaggiatori giustificando		
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 40	—	—	—			
Genova (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)			
<i>Via Bologna</i>										
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	6 mesi (*)		
Genova (id. id.)	262 10	181 35	188 25	129 85	—	—	—			
Napoli (id. id.)	325 65	225 85	250 25	173 25	—	—	—			
<i>Via Napoli (id. id.)</i>										
Genova (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi			

BIGLIETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Bonlogne. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M peste lungo l'itinerario ad a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostazione necessaria autorizzazione sul biglietto; egliano raggiungeranno poscia, a loro volta, per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere la linea Roma-Napoli, ove, presentando al Capostazione il loro biglietto, questi raggiungerà l'itinerario a Foggia. — (**) I viaggiatori diretti a Londra possono per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per il senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze poscia per la stessa via a dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — I biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PENINSULAR EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI	1 ^a e 2 ^a CLASSE					
Londres	{Ch.-Cross Par. Victoria . . .	9 — a.	10 — a.	(*) 11 — a.	2 20 p.	(**) 9 — p.	(1) 9 — p.	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . Par.	8 50	14 57	—	Lusso	—	—
		11 05 a.	—	1 — p.	—	11 — p.	11 — p.		Roma	14 30	23 10	—	—	—
Bruxelles	{(ora Eur. occ.) Arr. (Buffet) Arr.	12 30 p.	—	2 20 p.	—	12 20 a.	12 20 a.	Firenze	21 10	6 10	—	—	—	—
		12 34 p.	—	2 24 p.	—	12 24 a.	12 24 a.		Brindisi	7 —	—	—	—	—
Calais	{(ora francese) Par. Calais-Ville (Buffet) Par.	(F) W.R. 1 15 p.	dejeuner 1 30 p.	3 — p.	—	1 50 a.	1 — a.	Bologna	20 25	—	—	—	14 20	—
		—	1 36 p.	3 06 p.	—	1 56 a.	—		Alessandria	11 35	10 30	—	—	20 55
Boulogne-Tintel-leries	{Par. Folkestone . . .	—	—	—	—	2 29 a.	—	Torino Arr.	11 25	19 42	—	—	23 —	—
		—	—	—	—	2 31 a.	—		Brindisi Par.	13 10	22 41	—	—	—
Amiens (Buffet)	{s.l.o.c. Arr. Maritime s.w.fr. Arr.	—	11 50 a.	—	4 10 p.	(F) W.R. 6 17 p.	—	Napoli	8 50	—	—	8 —	23 15	—
		—	1 30 p.	—	5 50 p.	6 22 p.	—		Roma	14 10	—	—	13 40	8 —
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	1 34 p.	—	5 54 p.	—	—	Livorno	21 15	—	—	18 30	13 20	—
		—	—	—	—	—	—		Firenze	20 —	—	—	17 35	12 5 —
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	2 10 p.	—	6 17 p.	—	—	Pisa	23 5	—	—	20 20	14 43	—
		—	2 15 p.	—	6 22 p.	—	—		San Remo	19 10	—	—	19 19	10 1 —
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	2 25 p.	—	6 25 p.	—	—	Genova	2 50	—	—	0 20	19 18	—
		—	—	—	—	—	—		Torino Arr.	7 81	—	—	4 2	23 —
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	4 10 p.	5 16 p.	—	4 04 a.	3 — a.	Venezia Par.	—	—	—	—	14 —	—
		—	4 15 p.	5 21 p.	—	4 09 a.	3 05 a.		Milano Par.	—	—	—	—	20 20
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	6 05 p.	6 55 p.	9 15 p.	5 50 a.	—	Novara	—	—	—	—	21 19	—
		—	—	—	—	—	—		Torino Arr.	—	—	—	—	23 15
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	6 21 p.	7 40 p.	9 25 p.	7 41 a.	—	Torino Par.	(D) 7 48	—	—	4 30	23 35	—
		—	7 03 p.	8 24 p.	10 03 p.	8 22 a.	—		Modane (ora franc.) . .	11 32 a.	—	18 48	8 5	2 28 a.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Chambéry	3 2 p.	—	8 40 p.	10 6	4 41 a.	6 44 a.
		—	—	—	—	—	—		Aix-les-Bains	3 43 p.	—	9 10 p.	10 25	5 1 a.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Chamonix	9 51 a.	—	2 50 p.	—	—	—
		—	—	—	—	—	—		Evian	12 38 p.	—	5 39 p.	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Genève	1 55 p.	—	7 55 p.	—	—	6 5 a.
		—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Dijon	12 4 a.	—	2 16 a.	2 41 p.	9 17 a.	1 24 p.
		—	—	—	—	—	—		Arr.	6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.	11 30 p.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Paris-PLM (Buffet)	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—		(****) Par.	7 09 a.	—	9 58 a.	1 55 p.	6 52 p.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Paris-Nord . . .	7 52 a.	—	10 46 a.	2 47 p.	7 47 p.	—
		—	—	—	—	—	—		(****) Arr.	—	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Paris-Nord . . .	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—		(Buffet-Hôtel) Par.	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a 2 ^a cl.	1 ^a e 2 ^a cl.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	(Buffet-Hôtel) Par.	8 30 a.	—	9 45 a.	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.
		—	—	—	—	—	—		Arr.	10 10 a.	—	—	1 — p.	10 28 p.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Amiens (Buffet)	10 14 a.	—	—	1 4 p.	10 48 p.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	11 52 a.	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Boulogne-Tintel-leries	11 54 a.	12 mer.	—	—	6 50 p.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	12 mer.	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	(Buffet) s.w.fr. Par.	12 mer.	—	—	—	6 52 p.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	12 09 p.	—	—	—	6 59 p.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Folkestone . . .	12 05 p.	—	—	—	7 14 p.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	2 — p.	—	—	—	7 10 p.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Boulogne-Tintel-leries	—	—	—	—	9 05 p.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	12 03 p.	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Calais-Ville (Buffet) Arr.	12 05 p.	—	—	—	12 27 a.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	12 45 p.	—	—	—	12 29 a.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Calais s.w.fr. Par.	12 50 p.	—	—	—	1 10 a.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	1 5 p.	—	—	—	1 15 a.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Calais (Buffet) Par.	—	—	—	—	1 39 a.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	1 20 p.	—	—	—	1 35 a.
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Donverre . . .	—	—	—	—	3 40 a.	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	1 16 p.	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Londres {Ch.-Cross Par.	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	3 45 p.	—	—	—	—
Amiens (Buffet)	{Central Par. Arr.	—	—	—	—	—	—	Londres {Ch.-Cross Par.	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—		Arr.	4 55 p.	—	—	—	—

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

osservazioni. — **Viaggiatori.** — (*) Questo treno non prende in 2ª classe che i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe da Parigi per Boulogne-Intellieries, Calais e l'Inghilterra. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 3ª classe per l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1ª e 2ª classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne-Intellieries. Prende per tutte le fermate i viaggiatori muniti di biglietti diretti provenienti solo dall'Inghilterra o da Calais. — (A) Questo treno non prende i viaggiatori muniti di biglietti diretti di 1ª e 2ª classe che per Calais e l'Inghilterra. — (F) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale dall'Inghilterra per Parigi. — (G) Questo treno è riservato unicamente ai viaggiatori di 1ª e 2ª classe di servizio internazionale la Parigi per l'Inghilterra. — W.-R. Vazon-restaurant. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 2ª classe va direttamente da Calais a Milano e Venezia col treno che parte da Calais alle 3 pom. e da Parigi-Lyon alle 10.25 pom. — *Da P.-L.-M. verso Boulogne.* Una vettura di 1ª e 2ª classe va direttamente da Venezia e Milano a Boulogne col treno in partenza da Venezia alle 11 e da Milano alle 20.20 e da Parigi-Nord alle 4 pom. — (H) Questo treno partente da Parigi-Lyon alle 8.50 p. prende in 2ª cl. i viaggiatori fino a Chambéry. Da Parigi a Calais (esclusa) sono però ammessi in 2ª classe solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (I) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 7.10 p. prende i viaggiatori di 1ª, 2ª e 3ª classe da Parigi a Milano. Da Parigi a Macon (esclusa) sono però ammessi solo i viaggiatori che effettuano almeno 500 kilom. — (M) Questo treno in partenza da Parigi-Lyon alle 9.20 a. prende i viaggiatori di 1ª classe da Parigi a Calais e di 1ª e 2ª classe da Lyon (via Ambérie) a 1ª, 2ª e 3ª classe da Calais in avanti. — (N) Solo in 2ª e 3ª classe da Parigi a Macon e a Torino. — (O) *Traffico da Parigi-Nord a Parigi-P.-L.-M. e viceversa, senza trasbordo, per la ferrovia della Piccola Chartrea.*

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

**Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.**

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

2 vol. in-16° di pag. 603, L. 6.

Catalogo a richiesta.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trin.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanza, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Lo sciopero dei ferrovieri sulle Ferrovie Ungheresi dello Stato.* — *L'esercizio celere sulle ferrovie (Cont.).* — *Ferrovia del Gottardo (32° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903 - Cont.).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LO SCIOPERO DEI FERROVIERI SULLE FERROVIE UNGHERESI DELLO STATO

Riproduciamo nel suo testo un interessante e dettagliato rapporto del Console generale italiano a Budapest intorno al recente, clamoroso sciopero dei ferrovieri dello Stato in Ungheria.

Il documento, di grande opportunità in questi giorni in cui, fra le grandi questioni che solleva il problema dell'esercizio ferroviario, si è anche accennato all'eventualità di uno sciopero ferroviario generale, conferma le idee espresse dal nostro egregio collaboratore ing. Montezemolo su quest'argomento e prova ancora una volta quanto siano vane le illusioni che molti si fanno sull'efficacia dell'esercizio diretto da parte dello Stato, in quanto concerne il mantenimento dell'ordine e l'amministrazione paterna e disinteressata.

La storia di uno sciopero di ferrovieri dello Stato è oltre ogni dire istruttiva, come avvenne anche nel Belgio e nell'Olanda, e serve a sfatare tanta retorica meetingaia contro la cosiddetta speculazione privata.

Ecco adunque la diligente Relazione:

La sera del 19 aprile 1904, alla stazione di Rakos, distante pochi chilometri da Budapest, il treno proveniente da Vienna fu fermato e abbandonato dal personale. Contemporaneamente tutti i ferrovieri delle stazioni di Budapest spegnevano i lumi e si allontanavano dal loro posto, mentre la notizia, telegrafata nei vari centri stabiliti della rete ferroviaria ungherese, faceva scoppiare lo sciopero su tutte le linee. I treni furono fermati ed abbandonati qua e là per le varie stazioni, e per circa una settimana la vita economica dell'Ungheria fu arrestata quasi completamente, con enorme danno e con gravi preoccupazioni.

Si può dire che l'improvvisa proclamazione dello sciopero colse lo stesso Governo alla sprovvista. Infatti i gravi sintomi che rivelavano negli ultimi tempi il crescente malcontento dei ferrovieri non erano peraltro tali da far temere così imminente la proclamazione di uno sciopero; il pub-

blico non prese mai troppo interesse alla causa dei ferrovieri, nè forse il Governo stesso, in seguito soprattutto alla recente presentazione di un progetto di legge apposito, si rese esatto conto della situazione e delle intenzioni estreme degli'impiegati ferroviari.

La scarsità delle paghe veniva resa più dura dalle esigenze sempre più gravi del servizio e della vita. Nel 1901, nella prima categoria della IV classe di rango, a 2800 corone, vi erano 437 impiegati. Di questi, 44 erano in servizio da trent'anni, 30 da trentun anno, 8 da trentadue anni, 10 da trentatré anni, 5 da tempo più lungo. Nello stesso grado di paga, 67 impiegati non erano stati promossi da 4 anni, 35 da 5 anni, 19 da 6 anni, 4 da 7, 2 da 8, 5 da 9, 11 da 10 anni, 12 da più lungo tempo.

Per tali sfavorevoli condizioni di paga e d'avanzamento, la vita dei ferrovieri si rendeva sempre più difficile. Però sino al 1901 non si verificò nessuna agitazione. Nel gennaio del 1901 una riunione di ferrovieri tenuta a Fiume diede l'impulso ad un movimento che andò sempre più estendendosi, finchè si arrivò alla costituzione di una Commissione di 252 membri, scelti fra tutti gl'impiegati ferroviari del Regno, coll'incarico di compilare un memoriale contenente i postulati da presentarsi al Governo. La Commissione, nella sua seduta del 25 luglio, emanò un progetto che fu mandato a tutti i Comitati locali per l'approvazione. Dopo varie modificazioni, il memoriale definitivo fu approvato e fu presentato al Ministro di allora, Alessandro Hegedüs, il 6 ottobre 1901.

Questo documento, con cui i ferrovieri domandavano un aumento di paga per le singole classi ed un più favorevole sistema di avanzamento, malgrado le promesse del Ministro del Commercio, rimase lungo tempo senza risposta. Un Comitato indetto dai Comitati provinciali per il 18 dicembre 1901 fu proibito dalla Direzione, e il Governo si rifiutò a rispondere esaurientemente alle interrogazioni di due Deputati, in proposito. Poi il successivo cambiamento di due titolari al Ministero del Commercio impedì per qualche tempo la trattazione della questione, finchè nel Bilancio per il 1903, Ministro del Commercio Luigi Lång, apparve la somma di 1,800,000 corone sotto il titolo di sistemazione delle retribuzioni.

Il modo disciplinato e concorde con cui il grande sele-

pero fu proclamato, la condotta sempre calma ed ordinata degli scioperanti sono prova evidente di una preparazione e di un'organizzazione di lunga data. Che se impreveduta e quasi subitanea fu la proclamazione dello sciopero, esso era considerato come inevitabile dai ferrovieri, per far valere prima o poi i loro diritti.

Mentre dunque la causa immediata dello sciopero è molto vicina allo sciopero stesso, la causa prima ed originale va ricercata in uno stato di cose che data da molti anni.

L'esercizio di Stato delle ferrovie ungheresi cominciò verso la fine del 1860, con l'acquisto della ferrovia di Lo-sonez. Successivamente tutte le linee ferroviarie del Regno entrarono a far parte della gran rete governativa. All'epoca dell'acquisto della prima ferrovia, gli impiegati ferroviari furono divisi in cinque classi con tre gradi d'avanzamento ciascuna. Il minimo delle paghe degli impiegati era di 480 fiorini, il massimo di 2640 fiorini; gli inservienti venivano nominati a 204 fiorini e potevano raggiungere un massimo di 540 fiorini. Nel 1871 le condizioni dei ferrovieri furono migliorate nel senso che la paga iniziale degli impiegati fu fissata a 600 fiorini e la massima a 4000, mentre le paghe degli inservienti potevano progredire da 210 a 1000 fiorini. Dal 1871 in poi, cioè da 33 anni, le condizioni sono rimaste immutate. È vero che nel 1884 fu emanato un nuovo regolamento che migliorava le condizioni di avanzamento degli impiegati, ma questo regolamento non rimase in vigore che due anni e mezzo, troppo poco perchè gli impiegati potessero risentirne i benefici.

Malgrado la poca entità della somma, si ebbe pure una vaga speranza che l'atteso provvedimento sarebbe stato, se non altro, iniziato; ma le speranze furono deluse. Subentrò l'ostruzionismo alla Camera, il cambiamento di Governo, e i ferrovieri capirono che era giunta l'ora di agire più energicamente per i loro interessi. Il 7 dicembre dello scorso anno una deputazione si presentò al nuovo Ministro del Commercio, Hieronymi, ed ebbe promessa d'una prossima definizione della questione. Frattanto, mentre era stato provveduto al miglioramento delle condizioni degli altri impiegati dello Stato, ai ferrovieri non venivano concessi che pochi vantaggi provvisori. Il fermento andò estendendosi, e a Fiume, Szombathely, Agram, Arad e Szeged ebbero luogo le prime riunioni di protesta. Il 28 febbraio 1904 fu tenuto a Budapest un grande Comizio generale, cui presero parte circa 6000 ferrovieri e parecchi alti impiegati. Si reclamò l'aumento delle retribuzioni e la concessione di un organico di servizio secondo il memoriale del 1901, la regolarizzazione della posizione degli impiegati avventizi e delle impiegate amministrative. Fu inviato un telegramma al Sovrano, chiedendo che le condizioni dei ferrovieri ungheresi fossero equiparate a quelle dei ferrovieri austriaci, e un altro telegramma fu diretto al Ministro del Commercio per i provvedimenti necessari a tutela dei loro interessi. Il Ministro del Commercio, che per mezzo del Direttore generale delle ferrovie di Stato aveva già partecipato ai ferrovieri riuniti a comizio le sue buone disposizioni per una soluzione che sarebbe avvenuta in poche settimane, ripeté a voce alla Deputazione, che ricevette il giorno dopo, che il relativo progetto di legge sarebbe stato presentato alla Camera nei prossimi giorni. Passarono ancora cinque settimane senza risultato. Ad un'interrogazione del conte Batthyany alla Camera, il Ministro delle Finanze rispose che bisognava aspettare l'approvazione del bilancio per 1904, dopo di che non vi sarebbe stato più nessun impedimento alla questione. Questa risposta, in contraddizione alle promesse del Ministro del Commercio, suscitò un grande fermento tra i ferrovieri, tanto più sapendosi che il bilancio per 1904, che non era ancora stato presentato, non avrebbe potuto essere approvato che tra qualche mese. Finalmente il 16 aprile il Ministro del Commercio presentò alla Camera uno speciale progetto di legge.

Da questo progetto di legge cominciano le cause immediate dello sciopero. I ferrovieri lo dichiararono subito inaccettabile, perchè non corrispondente ai postulati del memoriale del 1901; il malcontento fu manifestato in nu-

merose riunioni locali, finchè fu deciso di convocare un grande comizio pel 21 aprile a Budapest. La Direzione generale proibì il Comizio e sospese dal servizio due membri del Comitato locale di Budapest, i quali, malgrado il divieto, avevano annunciato alla polizia che il Comizio avrebbe avuto luogo.

Questa proibizione e queste sospensioni determinarono i ferrovieri a proclamare subito lo sciopero. Dalla sera del 19 al 21 aprile, qualunque movimento di treni fu sospeso; il 21 aprile furono fatti partire, con ingegneri e personale avventizio, due treni per le linee di Vienna, ma il grosso del servizio non poté essere ripreso che il 25 aprile, dopo che i ferrovieri ebbero dichiarata la fine dello sciopero. Lo sciopero durò quindi cinque giorni e finì colla sconfitta completa degli scioperanti e del partito socialista che ad essi si era unito.

La cronaca dello sciopero si può dividere in due periodi: uel periodo delle trattative, e nel periodo dell'intervento energico del Governo. Una persona di fiducia del Governo ungherese, il deputato Vörös, già sottosegretario di Stato, si adoperò quale intermediario tra gli scioperanti ed il Governo, e, pur non avendo alcun mandato ufficiale, s'intromise sin dal principio, insieme al deputato Vaszony, per una sollecita soluzione. Gli scioperanti avevano stabilito il loro quartiere generale nei pressi della stazione di Rakos ed avevano subito costituito un Comitato esecutivo composto di 12 membri. Le loro pretese si basavano su questi cinque punti:

- 1) adempimento delle singole domande contenute nel memoriale;
- 2) organico di servizio;
- 3) lega nazionale;
- 4) completa impunità penale e disciplinare in seguito allo sciopero;
- 5) la questione degli impiegati ferroviari dover essere trattata in via legislativa.

A queste condizioni gli scioperanti aggiunsero anche la domanda di scarcerazione dei compagni arrivati da Fiume e dalla Croazia, che erano stati arrestati al loro arrivo, e la riammissione in servizio degli impiegati puniti. Chiedevano inoltre il permesso di poter tenere la divisata adunanza generale.

Il Governo, sin dal primo giorno mostrò la sua buona disposizione, facendo sapere agli scioperanti che avrebbe accordato loro amnistia generale, avrebbe permesso il comizio, avrebbe provveduto all'organico e avrebbe fatto discutere il progetto di legge per la sistemazione delle paghe, dopochè i ferrovieri avessero potuto far conoscere i loro desiderati. Tutto ciò però a condizione che il servizio fosse subito ripreso.

Gli scioperanti, a cui frattanto si era mescolato l'elemento socialista che incitava alla resistenza, sollevarono nuove pretese, domandarono una garanzia dal Governo per iscritto, e dichiararono che avrebbero ripreso il servizio soltanto dopo il conseguimento delle loro singole domande. La forma del nuovo deliberato, che caratterizza lo spirito di indisciplina ormai impadronitosi degli scioperanti, merita di essere rilevata. Fu stabilito di presentare al Governo un nuovo memoriale contenente i seguenti punti:

- 1) le autorità dirigenti, che con le loro false informazioni hanno travolto il Governo e hanno causato lo scoppio di questa sciagurata lotta, devono essere rimosse dal loro posto entro 24 ore;
- 2) tutti gli impiegati delle ferrovie di Stato che hanno partecipato allo sciopero o lo hanno capitanato non devono essere puniti, nè in avvenire saltati nell'avanzamento;
- 3) le promozioni e le nomine che avrebbero dovuto esser fatte al 1° gennaio 1904, devono farsi entro 24 ore;
- 4) gli aumenti di retribuzione che avrebbero dovuto essere effettuati al 1° gennaio 1903, devono essere assegnati entro 24 ore;
- 5) tutte le domande contenute nei memoriali presentati sinora devono essere accordate entro 24 ore;
- 6) il Governo deve entro 24 ore dichiararsi intorno

alla forma e al contenuto dell'organico di servizio, affinché i ferrovieri possano stabilire la posizione da prendere.

Senza dare importanza a tali eccessi della parte intransigente degli scioperanti, il Governo fece un'ultima concessione nell'acconsentire a trattare sui singoli punti del memoriale del 1901. Ma la riunione convocata a tale scopo tra i rappresentanti degli scioperanti e gli onorevoli Vörös e Vázsony, non ottenne un risultato conciliativo. Il Governo aveva già concesso di aumentare di 6 milioni e mezzo di corone la somma destinata nel progetto di legge alla sistemazione delle paghe: gli scioperanti esigevano che questo aumento fosse portato a 11 milioni. I ferrovieri, dopo aver enumerato le differenze sostanziali esistenti tra il memoriale e le proposte del Governo, decisero di rimandare qualunque decisione al giorno successivo, nella speranza forse di vincere colla resistenza. Lo sciopero durava da due giorni e il conte Tisza, fedele alle dichiarazioni fatte alla Camera, credette dover chiudere ormai il periodo delle infruttuose trattative e vincere il critico momento coi mezzi più energici che stavano a sua disposizione.

La mattina del venerdì 22 aprile la situazione appariva sempre peggiore e lo sciopero minacciava di allargarsi. Ai deputati Vörös e Vázsony il Presidente del Consiglio dichiarava che mai come in quel momento l'onore ed il prestigio della nazione ungherese erano stati impegnati, che mai l'ordine pubblico e la disciplina erano stati più profondamente scossi nelle loro basi. Il Governo, dopo due giorni di indulgente condiscendenza, era ormai deciso a riattivare con tutti i mezzi, con tutta la potenza che le leggi accordano allo Stato ungherese, il servizio ferroviario. I ferrovieri avrebbero avuto tempo sino alla sera per decidersi a proclamare spontaneamente la fine dello sciopero.

Il giorno dopo, un'ordinanza sovrana richiamava in servizio attivo, destinandoli alle ferrovie ungheresi di Stato, tutti i riservisti, tanto dell'esercito comune, quanto degli *honvéd*, i quali appartenessero alle diverse categorie degli impiegati delle ferrovie ungheresi dello Stato.

Questo provvedimento, se permise al Governo di ristabilire « poco a poco il regolare servizio su tutte le linee, non produsse però, come si sperava, l'immediata cessazione dello sciopero. Esso durò ancora due giorni fomentato dai partiti estremi; il Governo intanto proseguiva l'opera energica di repressione, ed agli intermediari, che ancora tentavano di raggiungere una soluzione pacifica, rispondeva che, sempre disposto ad accordare quei miglioramenti che avrebbe creduto opportuni nelle condizioni dei ferrovieri, non poteva ormai dare più nessuna garanzia di impunità ai promotori dello sciopero. Il richiamo dei riservisti, l'arresto dei tredici membri del Comitato esecutivo, la cooperazione dei militari nel servizio ferroviario, l'energica resistenza del Governo rendevano ormai inutile ed impossibile la continuazione dello sciopero. La notte dalla domenica al lunedì 25 aprile, i ferrovieri dovettero dichiararsi vinti e un secondo Comitato dei tredici, costituito dopo l'arresto del primo, emanò un proclama in cui, annunciando la fine dello sciopero, invitava i compagni a riprendere con calma il lavoro.

La soluzione del grave momento critico, che per quasi una settimana arrestò con incalcolabili danni la vita economica dell'Ungheria, fu considerata come un vero successo del Governo, la cui opera corretta ed energica merita di essere segnalata.

Sin dal primo giorno il ministro del commercio Hieronymi dichiarava alla Camera dei Deputati, dove il grave avvenimento veniva con grande animazione discusso, che il Governo aveva creduto provvedere nei limiti del possibile al miglioramento delle condizioni dei ferrovieri, ma che non aveva potuto permettere dei casi di indisciplina a danno del pubblico servizio. Il Governo avrebbe provveduto a riattivare al più presto il movimento ferroviario e non avrebbe usato rigore contro quegli impiegati che fossero spontaneamente ritornati al lavoro.

Nella stessa seduta il Presidente del Consiglio, conte Tisza, garantì la stessa impunità a coloro che avessero su-

bito ripreso il servizio, ma aggiunse che in caso di persistenza nello sciopero, che bisognava piuttosto considerare come una grave infrazione al dovere, il Governo avrebbe usato di tutti i suoi poteri e ogni responsabilità sarebbe ricaduta sui promotori di questa inconsiderata agitazione. Le buone disposizioni del Governo furono del resto affermate dalle condiscendenti trattative dei due primi giorni. Durante i quali peraltro furono prese le disposizioni più urgenti per la riattivazione del servizio ferroviario sulla linea di Vienna e per la cooperazione dell'esercito a sostituire gli scioperanti e a mantenere l'ordine pubblico. Il richiamo dei riservisti appartenenti al corpo degli impiegati ferroviari, fu la prima conseguenza dell'ostinata resistenza degli scioperanti. In pari tempo l'Amministrazione delle ferrovie fu autorizzata ad assumere in servizio nuovo personale e un distacco del reggimento di ferrovieri e telegrafisti arrivava da Kornenburg per mettersi a disposizione del servizio ferroviario ungherese. I treni che avevano potuto essere riattivati erano condotti da ingegneri o dal personale tecnico militare e i militari stessi facevano servizio di sorveglianza lungo la linea e sui convogli. Spirato il termine accordato dal Governo per una pacifica composizione dello sciopero, il conte Tisza, servendosi a tal uopo della linea del Sudbahn, si recò per un giorno a Vienna, dove fu ricevuto in udienza dal Sovrano, e durante la sua assenza il campo degli scioperanti veniva sciolto e i promotori dello sciopero tutti arrestati. Il sottocapo-stazione della stazione dell'ovest fu arrestato per il primo, sotto l'imputazione di offese alla Maestà del Sovrano e incitamento alla rivolta. Fu inoltre espressamente dichiarato dal ministro Hieronymi che il Governo non avrebbe più accordato l'invocata amnistia, verso la quale nei primi giorni si era mostrato ben disposto. Agli scioperanti, rimasti ormai in numero esiguo, non restava che a capitolare di fronte all'attitudine decisa del Governo e in tal modo poté essere proclamata la fine dello sciopero.

Restava a troncare qualunque strascico di discussione in Parlamento. Dopo una proroga di due giorni, nella seduta del 25 aprile, fu data lettura di un rescritto sovrano con cui si dichiarava chiusa la sessione parlamentare.

L'attitudine dei partiti politici durante lo sciopero non ostacolò in generale l'opera del Governo. Dopo tre burrascose sedute della Camera, interamente dedicate ad attaccare il Governo, quale responsabile della critica agitazione, anche i deputati d'opposizione, consci degli enormi danni economici derivanti dalla prolungata interruzione del servizio ferroviario, incitarono gli scioperanti a riprendere il lavoro e promiserò di appoggiare efficacemente alla Camera gli interessi dei ferrovieri. Negli ultimi due giorni dello sciopero, quando già il Governo aveva dichiarato chiuso il periodo delle trattative, gli scioperanti accettarono l'intromissione del partito dell'indipendenza e sollecitarono quella del partito liberale, quale garanzia di un sicuro appoggio nella discussione parlamentare dei loro interessi. Senonchè questo intervento fu forse troppo tardivo e la deputazione di Kossuthiani ricevuta dal Ministro del Commercio trovò presso il rappresentante del Governo il più assoluto rifiuto ad ogni ulteriore concessione e la decisione più ferma per l'attuazione del programma di energico intervento ormai annunziato. Non mancarono in tale occasione proteste e minacce da parte dei deputati di idee più avanzate, come non erano mancati violenti attacchi al Governo allo scoppio dello sciopero, e come non mancarono in seguito veementi proteste contro la inaspettata chiusura della sessione.

L'unico partito che prese veramente nelle sue mani le fila dello sciopero, e a cui si deve la resistenza disperata e il prolungamento della critica e dannosa situazione, fu il partito socialista, il cosiddetto partito democratico-sociale. Questo partito, i cui aderenti sono andati aumentando notevolmente negli ultimi anni, e la cui organizzazione non è ancora tale da poter contare sulle proprie forze, non è rappresentato al Parlamento ungherese che dal solo deputato Vázsony, che, come abbiamo visto, ebbe tanta parte nelle trattative. L'azione del partito socialista fuori del

Parlamento va però assumendo proporzioni tali, che lasciano prevedere un aumento considerevole della sua importanza e della sua influenza.

Non pare, come fu da alcune parti affermato, che l'organizzazione e lo scoppio dello sciopero dei ferrovieri sia stata opera dei socialisti. Certo è che l'elemento socialista entrò tra gli scioperanti come elemento di lotta e di resistenza, e sin dai primi giorni riuscì ad assumere la direzione del movimento, e tentò di preparare il terreno per la proclamazione di uno sciopero generale come arma di minaccia verso il Governo.

E fu appunto l'elemento socialista che l'ultimo giorno dello sciopero tentò di turbare l'ordine pubblico, mantenutosi, del resto, esemplarmente normale tanto a Budapest quanto in provincia, durante tutto quel periodo. Le dimostrazioni organizzate dai socialisti, all'infuori di qualche arresto, tra cui quello del deputato Langyl di Estrema Sinistra, rilasciato subito dopo, non ebbero alcun seguito. Le dimostrazioni e gli scioperi verificatisi in vari centri dell'Ungheria subito dopo lo sciopero dei ferrovieri, e tra questi quello di Eleds, che fu anche sanguinoso, non possono considerarsi come conseguenza diretta dell'agitazione ferroviaria. E' notevole in ogni modo il fatto che, a sciopero finito, i socialisti dichiararono per mezzo del loro organo, *l'Előre*, che essi non erano mai intervenuti come partito nè nell'organizzazione, nè nello svolgimento dello sciopero, affermando anzi di avere consigliato più volte gli scioperanti a riprendere il lavoro.

Lo sciopero dei ferrovieri era certamente preparato da lungo tempo, e non aveva altro scopo che quello di forzare il Governo ad accordare quei miglioramenti di condizioni che da sì lungo tempo erano invocati. Il Governo non si preoccupò troppo dell'agitazione sempre crescente e non diede troppa importanza alla minaccia dello sciopero. Uno dei principali agitatori, certo Margulit, ex-controllore ferroviario, licenziato da qualche anno, aveva anche fondato a Budapest un giornale settimanale, allo scopo di incitare i ferrovieri allo sciopero.

Dei 36,000 impiegati salariati alle dipendenze delle Ferrovie ungheresi dello Stato, circa 30,000 parteciparono allo sciopero. Già da qualche mese prima, in previsione dello sciopero, i ferrovieri avevano organizzato un sistema di contribuzione, pel quale gli impiegati versavano ogni mese 10 corone, i sotto-impiegati 5 e il basso personale 2, quale fondo di riserva. Oltre a ciò pervennero al Comitato esecutivo, durante lo sciopero, elargizioni di privati e di sodalizi dalla capitale, dalla provincia e, si vuole, anche dall'estero. E' bene poi considerare che la classe degli scioperanti non era formata esclusivamente da veri bisognosi, che anzi una gran parte dei ferrovieri, appartenendo ad una categoria più elevata, era in grado di sopportare le conseguenze di alcuni giorni di sciopero.

Da una statistica che ho potuto ottenere da fonte competente, risulta che, durante lo sciopero, il servizio ferroviario poté disporre di un personale di circa 900 individui, e cioè:

- 1) 150 impiegati che aspettavano di essere assunti in servizio;
- 2) 70 ingegneri macchinisti;
- 3) un distaccamento di 141 uomini e 3 ufficiali del reggimento ferrovieri e telegrafisti, tra cui 14 conduttori patentati di locomotive, altrettanti fuochisti e 17 guardiani di scambi;
- 4) 500 impiegati ferroviari in servizio militare attivo comandati al servizio ferroviario.

A questi bisogna aggiungere negli ultimi giorni i riservisti, che ammontarono a circa 3000.

Il danno sofferto dalle Ferrovie ungheresi di Stato è calcolato a poco più di mezzo milione di corone, non compreso il lucro cessante, nè la riparazione dei danni alle vetture e alle stazioni. Il danno diverrebbe molto maggiore se le ferrovie fossero condannate a pagare nei vari processi intentati dagli interessati danneggiati. E' però quasi certo che i tribunali considereranno il caso come di forza maggiore.

La questione del vettovagliamento della capitale, che preoccupò non poco le Autorità per le possibili conseguenze, va in certo qual modo collegata alla questione del risarcimento dei danni, ma è stata lodevolmente risolta da una apposita Commissione municipale. L'aumento nel prezzo dei viveri, verificatosi nei primi giorni dello sciopero, soprattutto nella vendita delle derrate al minuto, si mutò poi invece in un sensibile ribasso, pel timore che la merce invenduta e deperibile non potesse essere inoltrata su altri mercati. Fu organizzato un servizio di trasporto di viveri per mezzo di carri dai Comuni e Comitati circoscriventi a Budapest, specialmente per il trasporto del latte, di cui Budapest consuma giornalmente circa 170,000 litri. Del resto, gli effetti della sospensione del servizio ferroviario in Ungheria si fecero risentire anche all'estero, e a Vienna furono presi dei provvedimenti per la possibilità di eventuali conseguenze per la mancanza del bestiame e di altre vettovaglie dall'Ungheria. Il Governo serbo indirizzò una nota apposita al Ministero i. e r. degli Affari esteri, rilevando gli enormi danni sofferti in questa occasione dalla Serbia. Infatti, durante lo sciopero, più di 600 vagoni di bestiame furono abbandonati lungo la linea Budapest-Belgrado, con perdite incalcolabili.

Proclamata la cessazione dello sciopero, quando già l'energia del Governo aveva provveduto alla riattivazione del servizio, il movimento fu ripreso poco a poco su tutte le linee, e già il 27 aprile era ridiventato completamente normale. La Direzione generale delle ferrovie non prese misure disciplinari contro la massa degli scioperanti ripresentatisi al lavoro, e congedò anzi gli impiegati avventizi presi in servizio durante lo sciopero. La militarizzazione dei ferrovieri non fu mantenuta ehe per qualche giorno ancora, e già il 2 maggio tutti i riservisti poterono abbandonare la divisa.

Più severi provvedimenti furono presi e mantenuti dal Governo verso i promotori dello sciopero, verso tutti coloro che erano stati arrestati sotto l'impulazione di violenze o di danneggiamenti. I membri del Comitato esecutivo, dopo 10 giorni di arresto, furono rilasciati in libertà provvisoria, in attesa del processo, che ha avuto luogo contro di essi il 3 giugno p. p. La Direzione generale delle ferrovie si è per altro rifiutata di riammetterli in servizio, considerandoli quali rei d'insubordinazione, come si è in generale rifiutata di riammettere in servizio i ferrovieri presentatisi dopo il 27 aprile. E' certo che tutti gli arrestati, contro cui si procederà penalmente e in via disciplinare, saranno condannati (1). Tanto più che una recente sentenza della R. Curia (Corte di Cassazione) ha dichiarato che gli impiegati ferroviari devono essere considerati quali pubblici funzionari.

Lo sciopero, di cui abbiamo esaminato lo svolgimento, si presta sotto molti punti di vista a considerazioni di innegabile importanza sociale e giuridica. Essendo stato il primo sciopero verificatosi in Europa in un esercizio di Stato, tra impiegati governativi, i suoi effetti non sono stati limitati ad una data linea o ad una data Società, ma si sono estesi su tutta la rete ferroviaria di un grande regno, per 13,000 km., con grave danno del commercio internazionale. La posizione giuridica degli scioperanti, legati al loro servizio da formale giuramento davanti ad Autorità costituite, costituisce un precedente pericoloso per le Amministrazioni industriali governative in generale, ed in special modo per la statizzazione delle ferrovie. E' importante anche osservare come a questo sciopero non abbiano partecipato soltanto, come in quasi tutti gli scioperi suole avvenire, la classe operaia, che anzi impiegati superiori e relativamente ben retribuiti, individui d'una certa coltura e di condizione abbastanza elevata hanno promosso e diretto il movimento, scegliendo lo sciopero quale arma

(1) Con ulteriore rapporto del 22 giugno il Console informa che, contrariamente alle sue previsioni, il R. Tribunale penale di Budapest, con sentenza del 18 giugno, assolse i ferrovieri arrestati quali organizzatori dello sciopero.

non solo di minaccia, ma altresì di combattimento pel miglioramento e la tutela dei proprii interessi.

Un'ultima e grave considerazione, ristretta al campo dell'esercizio ferroviario, è quella relativa all'uso che i ferrovieri hanno potuto fare delle linee telegrafiche. Le comunicazioni telegrafiche tra le varie stazioni hanno avuto infatti una grande importanza nella proclamazione dello sciopero e nella sua organizzazione. Si afferma anche che il Ministro del Commercio, in seguito alle recenti esperienze, stia preparando una riforma del servizio telefonico ferroviario.

Quanto alle riforme nelle condizioni degli impiegati ferroviari, causa prima del grave sciopero, esse si imporranno alla ripresa dei lavori parlamentari, dopo le vacanze estive.

L'ESERCIZIO CELERE SULLE FERROVIE

(Cont. — Vedi N. 34).

La prima condizione da soddisfare per un esercizio ferroviario celere e relativamente economico è quella di trasportare il massimo carico utile. I treni ferroviari invece diventano sempre più pesanti. Il peso, infatti, degli attuali treni celeri raggiunge spesso le 250 e 300 tonnellate, e talvolta anche le 400, offrendo solo 200 o 300 posti. Comporre dei treni celeri piccoli e leggeri, cioè diminuire ancora il numero dei posti offerti, non conviene, poichè le spese d'esercizio dipendenti dal peso si risentirebbero ancora più fortemente e riuscirebbero sempre così grandi da non poter essere compensate dall'esiguo numero delle persone trasportate. L'esercizio celere a vapore è dunque vincolato all'adozione di pochi e pesanti treni, e deve essenzialmente soddisfare ai due requisiti: velocità massima, compatibile con un'equa tariffa. Matematicamente la condizione di detto esercizio può dunque esprimersi con una espressione che rende minimo il rapporto fra la velocità e il provento dell'esercizio. Ogni velocità che superi il valore fornito da questa espressione non può essere che economicamente svantaggiosa.

Contro le precedenti considerazioni potrebbe osservarsi che la locomotiva a vapore ha subito miglioramenti, pei quali, a parità di acqua e di combustibile consumati, è sensibilmente aumentato il grado di prestazione, cosicchè anche a grandi velocità possono ormai essere trasportati carichi sempre maggiori. Certo su questa via, e specialmente in Germania, si è fatto molto, soprattutto coll'introduzione nelle locomotive dell'espansione multipla e del vapore surriscaldato. La locomotiva aumenta inoltre di potenza e quindi di velocità anche perchè quanto più celeremente si succedono i colpi di stantuffo, tanto più potente è il tiraggio e quindi l'attivazione della combustione nel focolaio, la produzione di vapore ad alta temperatura e la sua buona e completa utilizzazione nei cilindri. A circa 4 e 5 giri di ruota al minuto secondo vengono raggiunte le migliori condizioni di tiraggio; al di là di questa velocità aumentano le resistenze del moto del vapore nei tubi, nella distribuzione, ecc. Pel semplice fatto dell'aumento della velocità può quindi farsi assegnamento su un certo aumento della potenza della locomotiva. Con l'aumentare delle sezioni dei condotti del vapore possono ancora diminuirsi le resistenze.

Col diametro massimo attualmente ammissibile per le ruote motrici, cioè m. 2.2 e con 5 giri al minuto secondo, si raggiunge una velocità di 125 km. all'ora. La massima prestazione, regolare e duratura, di un'ottima locomotiva ordinaria non sorpassa i 6.5, e tutt'al più 7 cavalli per metro quadrato di superficie di riscaldamento. Maggiori prestazioni pare possano ottenersi soltanto con l'espansione multipla o il vapore surriscaldato, e in questo senso appunto si stanno facendo studi ed esperienze.

Notevoli progressi sono stati realizzati anche sul mecca-

nismo motore. In tutte le locomotive a due cilindri la forza dello stantuffo è diretta contro l'asse motore, che l'utilizza irregolarmente, cioè subendo, durante una intera rotazione, sforzi variabilissimi, i quali, essendo anche diversi per le due ruote d'uno stesso asse, danno luogo, insieme alle azioni delle teste a croce e delle masse oscillanti, ai ben noti moti perturbati della locomotiva e ad uno sforzo aderente variabilissimo delle ruote motrici sulle rotaie, cioè ad una pressione degli assi motori sulle ruote, che aumenta o diminuisce nei successivi istanti d'una rotazione; queste variazioni, evidentemente dannose al regolare andamento della locomotiva, aumentano coll'aumentare della velocità. Per rimediare a questo inconveniente si usa sempre più di adottare per le locomotive celeri l'espansione multipla a quattro cilindri, due interni e due esterni, rispetto ai due longoni del telaio. Le due manovelle d'uno stesso lato sono rivolte una contro l'altra, cosicchè tutte le azioni dei due cilindri tendono ad equilibrarsi, dando luogo ad un semplice ed uniforme movimento di rotazione dell'asse motore. Queste locomotive non richiedono quelle masse pesanti, aggiunte alle ruote, per equilibrare alla meglio l'azione della biella e delle altre masse oscillanti. I movimenti perturbati della locomotiva sono in questi tipi ridotti al minimo, e anche la pressione sulle rotaie è molto più regolare.

La prima locomotiva di questo genere è stata costruita dal Glehn, direttore della *Elsässischen-Maschinenbau-Gesellschaft*, nel 1889. Altre dello stesso tipo sono anche ora in esercizio sulle linee francesi della Compagnia d'Orléans. Esse pesano in servizio 73 tonnellate ed hanno 239 mq. di superficie di riscaldamento. I cilindri a bassa pressione sono esterni, quelli ad alta pressione sono interni e collocati entro la camera a fumo. La locomotiva ha due soli assi motori, un carrello anteriore ed un asse portante posteriore. I due cilindri esterni agiscono sull'asse motore posteriore e quelli interni sull'anteriore. Entrambi gli assi sono accoppiati. Con questa disposizione le forze agenti sono dunque ripartite fra due assi motori e quattro cilindri coi relativi organi di trasmissione, cosicchè ognuno di questi ultimi risulta meno cimentato che non nell'ordinaria disposizione a due cilindri agenti su un unico asse, e quindi ha una maggiore durata. Questo tipo si è essenzialmente diffuso in Francia.

La disposizione degli assi, identica a quella descritta, cioè: un carrello a due assi anteriore, poi due assi motori e finalmente un asse portante, è quella che dà alla locomotiva la denominazione di « celere a 2 : 5 assi accoppiati ».

Questa disposizione è ormai adottata in molte ferrovie principali del mondo.

Con altra disposizione, adottata per primo dallo stesso v. Borries fin dal 1897, i quattro cilindri agiscono tutti sul primo asse motore. Le aste dei cilindri d'ogni lato si contrappongono, cosicchè l'azione delle masse oscillanti si elide quasi totalmente; la locomotiva non è quindi soggetta ad urti, onde le sue parti sono durature e l'andamento è tranquillo. Essa ha pure 2 : 5 assi accoppiati.

Locomotive di questo genere sono principalmente usate in Germania, dove tendono sempre più a diffondersi.

Una di esse è attualmente esposta a Saint-Louis. È la prima di questo tipo che è stata munita di surriscaldatore, che è del Pielock.

Detta locomotiva è una delle più leggere del genere, pesando circa 60 tonnellate, e può rimorchiare in orizzontale un treno di 300 tonnellate alla velocità di 100 km. all'ora, sviluppando 1120 cavalli, cioè 7.9 cavalli per metro quadrato di superficie di riscaldamento.

Locomotive sempre di questo tipo, ma più pesanti e potenti (peso in servizio 71 tonnellate, superficie di riscaldamento 210 mq.), sono in servizio sulle ferrovie bavaresi dello Stato. Esse possono trascinare ancora 300 tonnellate a 110 km., sviluppando 1400 cavalli, cioè 6.7 cavalli per metro quadrato di superficie di riscaldamento.

Una locomotiva ancora più potente è stata costruita per le ferrovie prussiane dello Stato secondo i piani dell'inge-

gnere Wittfeld, della Ditta Henschel e Figlio di Cassel. Essa pesa in servizio 87 tonnellate, ha una superficie di riscaldamento di 260 mq. e tre cilindri, due ad alta e uno a bassa pressione. I primi due sono esterni e l'altro interno e opposto ai primi, cosicchè il movimento risulta abbastanza equilibrato. L'intera locomotiva e il tender sono ricoperti e fiancheggiati da una lamiera, in cui sono praticate delle finestre, la quale dà ad essi la stessa forma esterna d'una vettura ordinaria; sul davanti detta lamiera è contornata a rostro, cosicchè tutta la locomotiva col tender e il resto del treno formano un tutto unito senza sporgenze e rientranze, che si presta nel miglior modo a diminuire la resistenza dell'aria. Come conseguenza principalmente di questa disposizione la locomotiva può rimorchiare un treno di 300 tonnellate in linea retta alla velocità di 120 km. all'ora, sviluppando 720 cavalli, cioè 6,6 cavalli per ogni metro quadrato di superficie di riscaldamento. In una corsa di prova essa trascinò 170 tonnellate alla velocità di 123 chilometri, con tiraggio e ammissione normale.

Simili prestazioni possono ugualmente ottenersi con locomotive a 4 cilindri e a 5 assi, più economiche, purchè anch'esse munite del rivestimento atto a diminuire la resistenza dell'aria.

Le caratteristiche delle odierne locomotive a vapore celeri a grande potenza sono dunque: potenza da 1400 a 1750 cavalli, peso da 70 ad 80 tonnellate e costo, sia di costruzione che di esercizio, sensibilmente maggiore del normale. Se il costo di trazione della locomotiva chilometro si era finora aggirato intorno ai 30 o 35 centesimi, esso aumenta ora colle locomotive a grande velocità fino ai 45 e 50 centesimi.

Come conseguenza di quest'ultima caratteristica taluno ha proposto che non si organizzino treni direttissimi a velocità superiori ai 100 km., se non si può fare assegnamento per ogni treno su 100 posti di prima classe tutti occupati. Il v. Borries ritiene invece più conveniente continuare a mantenere anche in questi direttissimi posti di prima e di seconda classe, ma in numero complessivo di almeno 180. Con cinque vetture a 4 assi, o quattro a 6 assi e un bagagliaio, che in un caso o nell'altro pesano complessivamente 240 tonnellate, può appunto disimpegnarsi un tale servizio. Attualmente si convoglia anche un'altra vettura passeggeri od una vettura ristorante del peso di 40 tonnellate, cosicchè in totale si trascinano 280 tonnellate.

Diminuire le attuali esigenze, cioè utilizzare meglio lo spazio disponibile, o abolire la vettura ristorante, non è consigliabile, poichè il risparmio di tempo ottenibile con 10 o 20 km. di velocità in più all'ora è ancora troppo piccolo per compensare il sacrificio d'una anche piccola rinuncia alle comodità, cui si è ormai abituati. Locomotive da 1100, 1400 e 1750 cavalli, del peso di 61, 67 e 76 tonnellate potrebbero trascinare l'anzidetto treno a 100, 110 o 120 km. di velocità. Si potrebbero quindi ottenere delle velocità medie di servizio con linee in buone condizioni e non richiedenti che poche fermate di circa 90, 100, 110 chilometri. Con l'aumentare della potenza delle locomotive, cioè portandole all'attuale suo massimo grado di potenzialità di 1750 cavalli, non possono dunque guadagnarsi praticamente che 20 km. all'ora. Se sia conveniente spingere questa potenzialità proprio a questo massimo grado o contentarsi della velocità massima di 100 o 110 km. con soli 350 cavalli di forza in più degli usuali, è difficile poter stabilire in generale.

Il v. Borries dichiara francamente preferibile una velocità media di 100 km. in condizioni normali di esercizio e di lasciare invece le velocità superiori solo per casi speciali e quasi per diletterismo sportivo, non essendo esse mai convenienti, soprattutto dal punto di vista economico.

Se, conclude il v. Borries, le ferrovie prussiane dello Stato adottano le velocità medie di 100 km. solo nei tratti più importanti, come Berlino-Amburgo, Berlino-Colonia, ciò è perchè solo con questa velocità trovano la conve-

nienza dell'esercizio celere. Nelle linee in cui numerosi tratti in curva o in salita impediscono di conservare la velocità di corsa di 110 km., non può pretendersi neppure la velocità media anzidetta.

Ma per raggiungere la velocità media intorno ai 100 km., è assolutamente necessario ricorrere a locomotive di almeno 200 mq. di superficie di riscaldamento, a 4 cilindri, e possibilmente munite di schermo riduttore della resistenza dell'aria. Anche le vetture devono essere costruite in modo speciale, soprattutto allo scopo di diminuire sempre la resistenza dell'aria.

* *

L'aumento della velocità dei treni a vapore ha un'importanza affatto diversa da quella dell'esercizio elettrico sulle grandi linee ferroviarie, il quale è oggi legato all'adozione di altissime velocità. Ciò porta come conseguenza un completo cambiamento del servizio, cioè una dipendenza dell'esercizio dalle ore del giorno e un abbreviamento del tempo dei viaggi, che faranno assomigliare il traffico a grande distanza a quello locale interurbano.

Da ciò deriveranno tali vantaggi pel pubblico da far sperare in un notevole aumento del traffico. Il v. Borries intravede nella trazione elettrica a grande velocità un cambiamento nell'industria dei trasporti, almeno dei viaggiatori, paragonabile a quello verificatosi col passaggio dalle vecchie diligenze alla locomotiva, beninteso purchè si riesca a risolvere la questione economica. Egli si domanda quindi: Come dovrà svolgersi questo nuovo esercizio elettrico?

La massima parte della spesa d'esercizio dipenderà da quella di trazione, e siccome questa a sua volta dipende essenzialmente dalla resistenza dell'aria, converrà studiare di ridurre questa al minimo, conformando convenientemente la parte anteriore e quella posteriore del treno e curando che nessuna sporgenza, o rientranza, o discontinuità esista nelle superfici laterale e superiore dell'intero treno. Ciò potrà ottenersi nel miglior modo coll'usare carrozze intercomunicanti, fra loro collegate con materiale flessibile, che esattamente si adattano alla superficie esterna delle vetture in modo da ristabilirne la continuità; le locomotive possono pure essere in parte utilizzate per i passeggeri. Il treno non dovrà essere troppo piccolo, altrimenti la resistenza dell'aria, la forza di trazione e il costo sarebbero in troppo forte sproporzione col numero dei posti offerti. Un treno composto di tre vetture a tre assi, contenente 100 posti e un piccolo spazio per bagagliaio, può ritenersi adattato. Esso peserebbe circa 200 tonnellate e potrebbe correre a 160 km. di velocità, sviluppando una forza di trazione di 1260 kg. ed una potenza di circa 750 cavalli.

La divisione in prima e seconda classe dovrebbe essere conservata, poichè il pubblico cerca l'economia, specialmente in ferrovia, e treni di sola prima classe rischierebbero di correre quasi vuoti. In vista del breve tempo del viaggio, potrebbero forse ridursi un poco le comodità attualmente offerte per lunghi viaggi, onde rendere possibile una più completa utilizzazione dello spazio. Così invece di una vettura-ristorante, potrebbe pensarsi a provvedere ai viaggiatori vivande fredde da consumarsi nei singoli scompartimenti.

A questo treno dovrebbero potersi unire, a seconda dei bisogni, anche altre due o quattro vetture comprendenti eventualmente posti di terza classe.

Ogni carrello a tre assi contiene, in corrispondenza dell'asse di mezzo, un motore da 250 cavalli. L'intero treno sarebbe quindi fornito di 6 di tali motori, cioè complessivamente avrebbe la forza di 1500 cavalli. Esso sarebbe quindi dotato di una notevole forza di accelerazione. Gli assi finali d'ogni carrello sono liberi da masse pesanti, onde la stabilità di essi durante la corsa è ben garantita. Le vetture dovrebbero essere il più che sia possibile leggere, acciocchè rotaie, ruote ed assi non risultino soverchiamente sollecitati. E' un grave errore credere che le vetture pesanti abbiano una corsa migliore e più sicura di quelle leggere. Le forze che devono produrre la necessaria

accelerazione, e quindi mantenere la velocità del treno, sono proporzionali al peso, e proporzionale a questo sono anche gli urti e le scosse, che non solo il veicolo, ma tutto il materiale mobile risente. La preferenza che oggi si dà alle vetture pesanti non dipende già da questa qualità delle medesime, ma dai maggiori comodi che possono offrire e soprattutto dalla loro maggiore robustezza, in confronto dei tipi più antichi.

Altra domanda che può farsi è la seguente: Si deve introdurre l'esercizio elettrico celere nelle strade ferrate ordinarie, od è preferibile costruire per esso apposite nuove ferrovie? Il v. Borries ritiene che quest'ultima soluzione non sia consigliabile nemmeno quando il traffico nelle linee ordinarie abbia raggiunto il valore che ha sulle principali ferrovie tedesche, come la Berlino-Amburgo e Berlino-Colonia, ma che debba attendersi che in queste linee il traffico sia arrivato a tal grado d'intensità da non permettere assolutamente d'intercalare fra i treni ordinari i treni celerissimi elettrici. Bisogna in ogni caso studiare se e fino a qual punto il nuovo genere d'esercizio può intralciare l'esercizio già in uso e che in massima parte dovrà essere conservato.

Il nuovo esercizio richiederà, specialmente nelle linee meno ricche di apparecchi di sicurezza, nuove spese d'impianto, oltre quelle strettamente necessarie alla trazione elettrica, spese che mal si farebbe a voler differire. Così esistono anche attualmente in America ferrovie elettriche a grande velocità, che hanno sede comune con la ferrovia ordinaria, ma che hanno unicamente adibiti al proprio servizio uno, o anche due e perfino tre binari. (Continua)

FERROVIA DEL GOTTARDO

32° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1903
all'Assemblea degli Azionisti, 25 giugno 1904

(Continuazione — V. N. 34).

E. — DIVERSI.

1. — Accidenti.

Durante l'esercizio 1903 abbiamo dovuto registrare nel servizio dell'esercizio propriamente detto, 104 accidenti, cioè tre deragliamenti (due in stazione e uno in piena via), 96 accidenti di persone per altre cause e due suicidi.

Negli accidenti di persone vi furono sette agenti morti, 84 feriti; nessun viaggiatore morto e due feriti. Fra le altre persone, all'infuori degli agenti e dei viaggiatori, vi furono un morto e due feriti.

2. — Casse di previdenza.

a) Cassa di soccorso per i funzionari ed impiegati.

Le quotazioni regolari dei membri e le allocazioni della Compagnia accusano un notevole aumento; esse aumentarono:

a) Per i membri: da fr. 157,443.85 a fr. 186,969.27;

b) Per la Compagnia: da franchi 313,810.96 a franchi 427,833.39.

Queste eccedenze provengono dall'aumento da 1683 a 1908 dell'effettivo dei membri, aumento che è esso pure una conseguenza del movimento dei salari, cioè dell'aumento del numero degli agenti compresi nella cassa di soccorso.

b) Cassa di soccorso-malattia per gli operai del Gottardo.

I conti relativi a queste due casse accusano dei deficit, che tuttavia, secondo l'esperienza acquistata, non sono che probabilmente temporari. Non è che nel caso in cui questa ipotesi non si realizzasse che bisognerà pensare ad aumentare il tasso delle allocazioni o delle quotazioni.

c) Fondi destinati a ricompensare gli atti eminenti compiuti onde prevenire degli accidenti nell'esercizio.

Durante l'ultimo esercizio questo fondo si è aumentato dei suoi interessi, fr. 3435.91. Si prelevarono fr. 540 per gratificazioni a diversi agenti dei servizi di sorveglianza, delle spedizioni e della trazione.

La situazione in titoli, fr. 96,000 (val. nom.) obbligazioni 3 1/2 0/0 delle Ferrovie federali, non è variata comparativamente al 1902.

F. — SERVIZI AUSILIARI.

1. — Officine.

La cifra degli impiegati definitivi si è aumentata di due aiutanti *contre-maitre* e di 17 capi-operai. La cifra degli operai, ripartiti per categoria di mestieri, ha oscillato fra i seguenti limiti:

Totale al 1° gennaio: 494;

al 31 dicembre: 539.

Le officine centrali hanno riparato in tutto: 224 locomotive, 822 vetture e 3008 carri. Al 1° gennaio erano in riparazione: 29 locomotive, 24 vetture e 53 carri; al 31 dicembre, 29 locomotive, 29 vetture e 36 carri.

Oltre a queste riparazioni le officine hanno eseguito ancora diversi lavori, come: confezione di pezzi di ricambio di ogni genere per il materiale rotabile; adattamento a 34 locomotive e 172 vetture e carri del riscaldamento a vapore, ecc.

Le officine dei depositi si sono essenzialmente occupate delle riparazioni correnti e della piccola manutenzione delle locomotive.

La cifra degli operai addetti alle officine dei depositi ammontava:

il 1° gennaio a 88;

il 31 dicembre a 91;

ed ha oscillato durante l'anno fra 88 e 97.

2. — Gazometro.

Il gazometro a gaz ricco di Bellinzona ha prodotto nel 1903 mc. 53,761.800
di gaz; la provvista al 1° gennaio 1903
era di » 333.600

Totale mc. 54,095.400

Il cui consumo si ripartisce come segue:

Illuminazione vetture del Gottardo mc. 33,512.929
Illuminazione vetture di altre
Amministrazioni » 18,185.554 51,698.483

Fughe nel 1903 mc. 2,022.483
Provvista al 1° gennaio 1904 » 374 —

Totale mc. 54,095.400

Nel 1903 il prezzo del gaz fu di:

Per metro cubo di gaz fabbricato fr. 1.443;

Per metro cubo di gaz utile fr. 1.50.

G. — STATO DEL PERSONALE.

	Media dell'anno	
	1903	1902
1. Amministrazione generale	180	177
2. Sorveglianza della linea	1035	1024
3. Spedizione e movimento	1235	1137
4. Trazione	541	522
5. Servizio officine	651	568
6. Gazometro	7	7

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

La galleria del Sempione.

Ci scrivono da Iselle 1° settembre:

Nulla di nuovo al Sempione. I lavori procedono regolarmente. La media dell'avanzamento è di metri 5.50. Mancano ancora 270 metri, e quindi l'incontro avverrà presumibilmente dopo il 15 ottobre.

Si preparano solenni feste, specialmente operaie, desiderando l'Impresa che la festa abbia un carattere democratico, che riesca, in una parola, la festa del lavoro.

La visita di S. E. Pozzo lasciò in tutti gradita impressione. Egli rimase soddisfatto di quanto ha veduto ed ebbe parole di lode ed incoraggiamento per l'Impresa. L'onorevole Pozzo col seguito si spinse sino alla fronte di attacco.

><

La stazione P. Principe di Genova.

Completamente allestiti i nuovi locali per servizio passeggeri e bagagli alla stazione di Genova P. Principe e disponendosi sul nuovo piazzale di un numero sufficiente di binari, col giorno di ieri venne attivato nel piazzale medesimo il servizio suddetto, sopprimendo il regresso che finora facevano i treni di Torino e Milano per la linea di Roma. I treni stessi transiteranno sul nuovo ramo di galleria d'accesso a quella vecchia della Traversata.

><

La visita dei bagagli alla stazione di Chiasso.

Il Ministro delle Finanze, a titolo di esperimento, ha provveduto che alla stazione di Chiasso la visita al piccolo bagaglio per i passeggeri che viaggiano con treni diretti si faccia nel treno stesso, come già si pratica per i treni espressi.

Poichè l'esperimento senza alcun dubbio riuscirà, il provvedimento sarà esteso gradatamente alle altre stazioni di confine coll'intento di agevolare sempre più il movimento dei forestieri in Italia.

><

L'esportazione dei prodotti dell'agricoltura e frutticoltura dell'Ungheria e quelli dell'Italia.

Siamo informati che il Governo Ungherese ha fatto pubblicare e fa gratis e largamente distribuire in Germania un opuscolo-réclame, onde accreditare i prodotti dell'orticoltura e frutticoltura di Ungheria.

In questo opuscolo si rilevano le mitissime tariffe concordate dalle ferrovie Austro-Ungariche e Germaniche, per il trasporto delle frutta ungheresi. A ciò deve aggiungersi il fatto che, in seguito a recentissimi accordi tra la Società Ungherese per il trasporto delle derrate alimentari e le Ferrovie Austro-Ungariche e Germaniche, l'uva da mensa verrà trasportata dai principali mercati ungheresi, come Budapest, Arad, Kecskemet, Nagy-Moras, ecc. ecc., a Berlino in 39 ore ed al tasso di marchi 6.20 per le spedizioni inferiori a 50 quintali e di marchi 5.77 per quintale per le spedizioni superiori a 50 quintali.

Preoccupato da questo stato di cose, il Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio si è fatto promotore di provvedimenti che possano tornare almeno efficaci per un più rapido trasporto delle nostre uve sui mercati di Germania, interessandone, all'uopo, il suo competente collega dei Lavori Pubblici, affinché, di concerto colle nostre due Società maggiori ferroviarie, trovino favorevole

soluzione al problema che tanto interessa l'esportazione di uno dei nostri prodotti principali.

E' d'uopo avvertire che negli ultimi tre anni l'importazione in Germania dell'uva da mensa, raggiunse i seguenti quantitativi: nel 1901 quint. 142,329; nel 1902 quint. 192,827; nel 1903 quint. 215,266.

Ora, mentre l'Austria-Ungheria ha contribuito all'esportazione di detta merce in Germania con quantità minime, e cioè: con quint. 9293 nel 1901; con quint. 9230 nel 1902; e con quint. 17,735 nel 1903; l'importazione dall'Italia raggiunse i quantitativi seguenti: quint. 103,398 nel 1901; quint. 150,611 nel 1902; e quint. 158,920 nel 1903.

Dinnanzi a queste cifre è superflua ogni dimostrazione per far rilevare la grande importanza della nostra importazione di uva da mensa in Germania; d'onde la necessità impellente di nulla trascurare per evitare che ci venga tolto o menomato un mercato che abbiamo conquistato con sforzi non lievi.

I nostri esportatori d'uva hanno sempre lamentato la lentezza dei treni e l'uso di vagoni non accettati al traffico internazionale, e naturalmente insistono vivissimamente affinché si faccia ogni sforzo per ovviare i due succitati inconvenienti: ma volendo essere giusti è pure d'uopo riconoscere che tanto la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo che quella esercente la rete Adriatica, non hanno mancato, nell'ambito della possibilità, di provvedere anche in questa parte ai bisogni del commercio, istituendo, per il trasporto delle derrate alimentari, destinate all'esportazione all'estero, degli appositi treni merci celeri, coi quali è reso fattibile di far giungere la merce dall'estremo della Calabria ai confini, in un tempo relativamente breve. Del resto noi siamo sicuri che le due Società anzidette, sempre tenuto conto delle condizioni delle nostre linee e del servizio che vi si svolge, nonchè della situazione del materiale mobile di cui dispongono, non si rifiuteranno certo a cooperare coi Ministeri competenti per concretare provvedimenti opportuni onde rendere rapidi e per quanto è possibile economici, i trasporti delle nostre derrate alimentari, e specialmente di quelle che sono deperibili sui mercati esteri.

><

L'allacciamento della Termini-Trastevere.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato in questi giorni il progetto che determina il tracciato del tronco di congiunzione delle stazioni di Termini e Trastevere concordato coll'ufficio tecnico del Comune ed accettato dal Consiglio comunale.

Ora si sta compilando il progetto definitivo secondo i suggerimenti dati dal Consiglio Superiore, e quantunque si preveda che lo studio particolareggiato del nuovo ponte sul Tevere da servire anche per la viabilità ordinaria e da coordinarsi alle esigenze della navigazione ed alla costruzione della nuova banchina a valle del ponte stesso, richiederà qualche tempo, tuttavia il Ministro, on. Tedesco, ha disposto perchè tutte le pratiche siano condotte colla maggiore sollecitudine per poter appaltare senza indugio i lavori.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Provvista di 50 locomotive).

Il ministro Tedesco ha disposto che, mediante gara esclusivamente nazionale, sia provveduto all'acquisto di 50 locomotive per la Rete Adriatica. La spesa ammonta a 5 milioni.

><

Ferrovia elettrica**Domodossola-S. Maria Maggiore-Locarno.**

Sulla riunione che abbiamo preannunciato nel precedente numero, riceviamo le seguenti informazioni:

« Domenica 28 agosto, a S. Maria Maggiore, nella sala comunale, si riunirono tutti i sindaci della Valle Vigizzo e le principali notabilità del circondario per sentire e discutere la proposta presentata da due ingegneri lombardi: Urbano Mazzoli e Leopoldo Candiani, di una ferrovia a trazione elettrica e scartamento di un metro, con tratte a cremaliera, la quale da Domodossola si spingerebbe sino al bel piano di S. Maria Maggiore. Il sindaco di Locarno, avv. Belli, invitato alla riunione, prese viva parte alla discussione e propose di allargare tale progetto col discutere una ferrovia Locarno-Domodossola, per S. Maria Maggiore, perchè la Svizzera è dispostissima a costruire il tronco sul suo territorio, qualora l'Italia faccia altrettanto. Gli ingegneri proponenti accettarono con entusiasmo detta proposta, e così l'assemblea, presieduta dall'egregio cav. Giov. Ponti-Borgnis di S. Maria Maggiore, votò un ordine del giorno presentato dall'on. avv. Falcioni, col quale venne nominato un Comitato provvisorio, composto di tutti i sindaci della Valle Vigizzo, dei sindaci di Domodossola e Locarno, dell'on. Falcioni e di parecchie notabilità del luogo, il quale dovrà domenica prossima riunirsi a S. Maria Maggiore per costituire un Comitato esecutivo, il quale avrà l'incarico di fare le pratiche necessarie presso i Governi e le Autorità dei paesi interessati affinché la nuova linea internazionale Locarno-Domodossola per S. Maria Maggiore possa al più presto essere costruita.

« Essa sarà una linea frequentata specialmente dai numerosi *touristes* che visitano i laghi ed i monti del Verbano e dell'Ossola, e il *trait d'union* tra il Gottardo ed il Sempione ».

><

Servizio cumulativo**fra la Società Veneta e la Sondrio-Tirano.**

Siamo informati che, su proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, il Ministero dei Lavori Pubblici ha consentito che alla Società Veneta, la quale è ora ammessa al servizio di corrispondenza colla ferrovia Sondrio-Tirano, venga esteso il servizio cumulativo ferroviario per il trasporto delle merci, valori, veicoli, feretri e bestiame da e per la ferrovia Sondrio-Tirano, come già vi furono ammesse la Nord-Milano, la Lariana per la Navigazione del lago di Como e la Valle Seriana.

><

Nuovo treno Milano-Basilea.

Col 1° ottobre la Società Mediterranea attuerà un altro treno diretto da Milano a Chiasso, allo scopo di avere una nuova comunicazione con Basilea, in corrispondenza coi treni adriatici in arrivo a Milano, con l'orario seguente: Milano, partenza ore 14.35 — Chiasso, arrivo ore 15.30.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha trattato i seguenti affari riguardanti opere pubbliche, dando parere favorevole:

Progetto per la variante del primo tronco della bonifica della campagna Vicana (Caserta);

Progetto per la deviazione delle Chianacce nella bonifica di Val di Chiana;

Sistemazione delle cave di prestito lungo le ferrovie dell'Agro romano;

Progetto per la bonifica della seconda zona dei terreni paludosi in provincia di Lecce.

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.*(Il capo del personale).*

Il comm. Giuseppe Giovanni Sangiulini, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, è stato nominato Capo del personale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

**Facilitazioni ai trasporti
della Società Italiana Elettrotecnica.**

È stato pubblicato il Decreto Reale col quale venne disposto che, con decorrenza dal 1° luglio 1904 e fino a tutto il 30 giugno 1905, le Società concessionarie dell'esercizio delle Strade Ferrate del Mediterraneo e dell'Adriatico applichino ai trasporti, fatti per conto della Società Italiana di Elettrotecnica, abboni gradualmente a carico dello Stato, esclusi i diritti fissi e le tasse accessorie, nella misura del 12 0/0 per le prime 10 mila tonn. di trasporto, del 25 0/0 sulle seconde 10 mila tonn. e del 30 0/0 sull'eccedenza oltre le prime 20.000 tonn.

Gli abboni suddetti, che lo Stato assumerà a proprio carico anche nel successivo periodo 1° luglio 1905-30 giugno 1907, saranno applicati, in via di rimborso ed a trasporti compiuti, per un quantitativo annuale complessivo di almeno 40 mila tonn. di merci ricevute e spedite dalla Società Italiana di Elettrotecnica a piccola velocità ed a vagone completo nelle stazioni di Bussi e di Torre dei Passeri. Il suindicato Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Le riduzioni delle quali trattasi riguardano i trasporti per ferrovia di materie prime necessarie all'industria della Società medesima, dei relativi prodotti, dei materiali e meccanismi occorrenti, ecc., e trovano la loro giustificazione nelle eccezionali condizioni nelle quali presentemente si svolge l'industria di quella Società di fronte alla concorrenza dell'industria straniera.

><

Ferrovie dell'Adriatico.*(Gare lavori provvisoriamente deliberate).*

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di sistemazione del servizio merci nella stazione di Modena, per l'importo di L. 16.000. Delle 13 Ditte ammesse alla gara, 11 presentarono offerte variabili dal 10.90 al 22 per cento, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giuseppe Muggia di Raffaele, che fece il ribasso del 22 0/0.

— Il 27 agosto p. p., presso la Società Adriatica ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'impianto della fermata di Sant'Ilario del Jonio. Concorsero 3 delle 8 Ditte ammesse alla gara, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni De Marco, che fece il ribasso del 15 0/0.

><

Ferrovie del Mediterraneo.*(Gare nazionali di materiale metallico).*

Presso la Società Mediterranea avranno luogo le seguenti gare nazionali:

9 settembre, ore 15. — Fornitura di 5300 tonnellate di rotaie di acciaio: n. 178 barre in acciaio per aghi da scambi; 20 tonnellate di cuori semplici e doppi ca-

povolgibili; 70 tonnellate di bulloni speciali per scambi e crociamenti; n. 1500 cuscinetti d'acciaio, marca AIV-I.

13 settembre, ore 15. — Fornitura di 60 tonnellate di stecche di acciaio speciali ed ordinarie; n. 41,300 stecche primo tipo e modello n. 2; n. 418,500 piastre ordinarie; n. 12,700 piastre speciali di giunzione.

14 settembre, ore 15. — Fornitura di 230 tonnellate di materiali accessori in ghisa e ferro; n. 468,000 arpioni in ferro; n. 400,000 caviglie a vite mordente; n. 329,000 chiavarde in ferro; 319 tonnellate di cuscinetti e ripieni di ghisa.

(Gara copertoni).

La Società Mediterranea ha indetto per il 12 ottobre, alle ore 15, la gara a licitazione privata per la provvista di 500 copertoni impregnati per carri da merci.

(Gara fornitura carri provvisoriamente deliberata).

Il 25 agosto p. p., presso la Società Mediterranea, ebbe luogo la gara a licitazione privata fra Ditte nazionali per la fornitura di 40 carri a bagagli a due assi, serie D FC, in due lotti di 20 carri caduno. Concorsero 7 Ditte, e i due lotti rimasero provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Carminati, Perelli e C. di Milano, al prezzo di L. 8994 per carro per un lotto, e L. 8799 per carro per l'altro lotto.

(Gara lavori provvisoriamente deliberata).

Il 30 agosto p. p., presso la Società Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di rinforzo del ponte in ferro a tre luci sul fiume Ticino a Sesto Calende. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, solo 3 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Società Costruzioni A. Brambilla, che fece il ribasso del 18.75 0/0.

> <

Registrazioni alla Corte dei Conti di Decreti Reali.

Dal Ministero dei Lavori Pubblici sono stati rimessi a quello di Grazia e Giustizia, affinchè provveda alla loro registrazione alla Corte dei Conti ed all'inserzione nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei Decreti del Regno, i seguenti Decreti Reali:

a) Decreto col quale è stata prorogata a tutto il 30 giugno 1905 l'applicazione dell'esercizio economico parziale sulle linee Bari-Taranto, Rocchetta S. Antonio-Gioia del Colle e Barletta-Spinazzola;

b) Decreto col quale si dispone che, a decorrere dal 1° settembre 1904, sulla linea Mercato San Severino-Salerno venga applicato, a titolo di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori, con le modalità e condizioni tecniche normali di servizio.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di strade provinciali, la Corte di Cassazione di Roma, a Sezioni unite, ha sentenziato quanto appresso:

1) Lo Stato non è responsabile dei danni causati ad un privato dalla costruzione di una strada provinciale, eseguita per conto della provincia, dopo che la strada è stata consegnata alla provincia;

2) Quando un'opera pubblica (nella specie una strada provinciale costruita dallo Stato) abbia di per sé, e per effetto immediato e diretto della sua esistenza, prodotto la perdita o menomazione del diritto di proprietà privata, il danno che ne deriva genera il diritto al rifacimento in base all'art. 46 della legge sulle espropriazioni, e l'azione è proponibile avanti l'autorità giudiziaria.

Tale azione è proponibile soltanto contro l'ente pro-

prietario della strada (provincia) e non contro l'Amministrazione dello Stato che, in base a legge, ha dovuto eseguire l'opera per conto di quell'ente.

Ritenuta la competenza dell'autorità giudiziaria a conoscere dell'azione di danni, in base all'art. 46 della legge sulle espropriazioni, non si può dichiarare inammissibile la stessa domanda per difetto di attribuzioni dell'autorità giudiziaria a conoscere della bontà o meno dell'opera; giacchè in tal caso l'eccezione d'inammissibilità si confonde con quella di competenza, e l'autorità non deve conoscere della bontà dell'opera, ma del nesso di causalità tra questa ed i danni.

> <

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Su richiesta del Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale dei Ponti e Strade), il Consiglio di Stato ha emesso parere che un ricorso alla IV Sezione, agli effetti dell'art. 199 della legge (testo unico) comunale e provinciale, se prodotto fuori termine, dovendo essere dichiarato inammissibile, non può venire esaminato che come denuncia di atto illegale.

La Giunta provinciale amministrativa, se non ha dalla legge la facoltà di sopprimere un pedaggio regolarmente stabilito, può comprenderne l'abolizione per motivi di convenienza e giudizio tra le condizioni cui è subordinata la costituzione del Consorzio per la strada stessa.

Quando un Consiglio comunale ristabilisce un pedaggio già abolito, una nuova tariffa deve essere approvata dalla Giunta provinciale amministrativa, essendo l'antica caduta nel nulla.

> <

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Applicazione della condotta del freno Westinghouse alle due carrozze BU n. 5729 e 5734, per L. 426.

Rinforzo delle tre impalcature metalliche del sottovia di Crema al km. 26.100 della linea Gallarate-Arona, per L. 13,800.

Acquisto e impianto di una pompa Worthington nonchè di una caldaia tipo locomotiva nel rifornitore della stazione di Ronco Scrivia, per L. 9900.

Impianti provvisori di segnalamento che si rendono necessari durante l'esecuzione del rinforzo del ponte in ferro a tre luci sul fiume Ticino presso Sesto Calende, per L. 1540.

Acquisto di 500 copertoni impregnati per carri merci, per L. 97,375.

Sostituzione delle attuali impalcature in ghisa ai km. 47.947 e 48.941 con altre in ferro omogeneo, per L. 9880.

Sostituzione con tegole alla marsigliese delle attuali tegole alla napoletana nella copertura del tetto del reparto fucine nelle officine di Pietrarsa, per L. 4400.

Sostituzione di una colonna idraulica di vecchio tipo presso la rimessa locomotive della stazione di Brindisi Superiore con altra di nuovo tipo, per L. 650.

Riparazione delle travi trasversali del ponte in ferro a un binario sul rio Strabei al km. 30.003 della linea Parma-Spezia, per L. 2966.

Impianti per l'aumento di potenza motrice delle officine dei Granili e per sostituire l'energia elettrica a quella a vapore, per L. 45,150.

RETE ADRIATICA:

Difesa contro la penetrazione delle zanzare nei fabbricati di alcuni tronchi di ferrovia della Rete Adriatica compresi in luoghi di malaria grave, per L. 37,870.

Costruzione della galleria artificiale compresa fra i chilometri 59.302 e 59.319 della linea Bologna-Pistoia, per L. 11.000.

Aggiunte di traverse con relative piastre e caviglie sul tratto di metri 3042 compreso fra i km. 123.420 e 126.570 della linea Orte-Falconara, per L. 3960.

Impianto di comunicazioni telefoniche fra il fabbricato viaggiatori ed i posti di manovra dei segnali a disco della stazione di Rimini, per L. 850.

Sostituzione di una colonna idraulica di vecchio tipo presso la rimessa locomotive della stazione di Brindisi superiore, per L. 650.

Acquisto del minuto materiale d'esercizio occorrente sulle linee della Rete Adriatica durante l'esercizio finanziario 1903 1904, per L. 7980.

Impianto di pensiline metalliche nella stazione di Mantova, per L. 154,300.

><

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di tre fermacarri nella rimessa locomotive di Voghera, per L. 560.

Apertura di un fosso di scolo della cava di prestito al km. 210.129-210.319 della linea Eboli-Metaponto, per L. 650.

Ampliamento del servizio merci delle ultime tre classi nella stazione di Carrara, per L. 48.000, di cui L. 23.200 per i lavori da appaltarsi, oltre il materiale metallico d'armamento.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Cancelli sulla linea Roma Napoli, per L. 100.000, oltre il materiale metallico d'armamento.

Ricambio di legnami alla passerella sul torrente Romand, per L. 4400.

Consolidamento del ponticello al km. 258.381 della linea Montepescali-Asciano, fra le stazioni di Monte Amiata e di Torrenieri, per L. 270.

Riordino dei pavimenti nell'atrio e nella grande sala del padiglione reale in stazione di Monza, per L. 2500.

Riordino dei pavimenti in alcuni locali del padiglione reale della stazione di Monza, per L. 630.

Impianto di un nuovo serbatoio d'acqua per aumento di potenzialità del rifornitore del deposito locomotive della stazione di Rivarolo Ligure, per L. 7125.

Costruzione del fabbricato viaggiatori definitivo nella stazione di Oneglia, per L. 126.000, di cui L. 100.000 per i lavori da appaltarsi.

RETE ADRIATICA:

Contratto stipulato con la Ditta Emilio Failli per la esecuzione dei lavori di consolidamento della trincea di Santa Maria, al km. 255.911 della linea Roma-Firenze.

Sistemazione dei locali ad uso dormitorio nelle stazioni di Pracchia e della Porretta e impianto latrine in alcuni fabbricati, per L. 8130.

Impianto nella stazione di Adria di una nuova colonna idraulica e spostamento di quella esistente, per L. 8300.

Costruzione di platee per il lavaggio e la disinfezione dei carri per il trasporto di bestiame nelle stazioni di Borgo San Donnino e di Fiorenzuola d'Arda, per L. 9100.

Applicazione delle armature in legname a sostegno del volto del sottopassaggio al km. 34.193 della linea Cervaro-Candela, per L. 1100.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e case cantoniere del tronco Cerignola-Bari, per L. 10.825.

Sistemazione del servizio d'acqua potabile sulla linea Attigliano-Viterbo, per L. 2460.

RETE SICULA:

Lavori suppletivi per la sistemazione della trincea fra i km. 279.588-279.818 della linea Messina Siracusa, per L. 1185.

Costruzione di cisterne alle case cantoniere ai chilometri 93.106 e 95.608 della linea Roccapalumba-S. Caterina, per L. 2827.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Novi-Alessandria-Piacenza.

Qualche giornale ha di recente fatto oggetto di critica l'Amministrazione della ferrovia Novi-Alessandria-Piacenza, osservando che essa è affidata a funzionari dello Stato e che tale condizione di cose crea delle vere e proprie incompatibilità morali e materiali.

Il capitale del concessionario della ferrovia Novi-Piacenza è costituito da 35,700 azioni, delle quali 34,029 sono di proprietà dello Stato. Nessun dubbio pertanto che sia legittima l'ingerenza da parte del Governo nell'Amministrazione della detta ferrovia.

Tale ingerenza è esercitata da quattro funzionari governativi, di cui tre appartenenti al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, e la remunerazione che viene loro corrisposta si riduce a modestissime gratificazioni, che raggiungono in complesso la somma annua di L. 2300.

Quanto all'incompatibilità di funzioni, si può affermare che esse non sussistono, poichè l'amministrazione riguarda la gestione economica e di essa si occupano i detti funzionari, mentre l'esercizio della ferrovia è affidato alla Società Mediterranea, la quale, come per le altre linee, è sottoposta alla sorveglianza tecnica del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Ferrovia della Valsugana. — In seguito a voto favorevole del Consiglio di Stato ed analoga deliberazione del Consiglio dei Ministri, venne accordata alla Provincia ed al Comune di Venezia la chiesta concessione della ferrovia Mestre-Bassano-Primolano.

I due enti concessionari vennero già invitati dal Ministero a stipulare il relativo atto; il Prefetto, nel darne comunicazione al Presidente della Deputazione provinciale ed al Sindaco, si dichiara lieto che in tal modo siano appagati i voti ed i legittimi interessi, non solo di Venezia, ma anco quelli di tutta la regione veneta, alla quale, con la detta linea ferroviaria si aprono nuovi orizzonti nel campo economico.

Ferrovia Aulla-Lucca. — Avant'ieri, a Castelnuovo di Garfagnana si adunarono i Sindaci di Lucca, della Valle del Serchio, della Lunigiana e di Spezia, per discutere e sollecitare la costruzione della linea ferroviaria Lucca-Aulla. Presiedeva il Sindaco di Lucca.

Parlarono dieci oratori, e si votò un ordine del giorno invitante il Governo ad esaminare sollecitamente le domande delle Società chiedenti la costruzione dell'agognata ferrovia.

L'ordine del giorno contiene anche una dichiarazione degli intervenuti, per cui essi si obbligano, nel caso che il Governo trascuri ancora questa loro richiesta, a dimettersi da tutte le cariche elettive da essi sostenute.

L'ordine del giorno prega inoltre il Governo a presentare, entro il gennaio prossimo, la nuova legge per la costruzione della sospirata ferrovia.

Nel caso che le domande delle Società non fossero complete, i Sindaci si impegnarono ad adunare immediatamente i Consigli comunali per prendere i provvedimenti più urgenti, per calmare l'agitazione crescente.

Il prof. Ruggeri venne nominato rappresentante dei Comuni a Roma.

I Sindaci presentarono l'ordine del giorno al Sotto-Prefetto, che promise il suo interessamento.

Ferrovie dell'Eritrea. — Il 1° corrente venne inaugurato felicemente il nuovo tronco sino a Ghinda.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascесero a lire 4,415,667.80, con un aumento di lire 317,600.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1904 si ragguaglia a L. 92,046,510.53, e presenta un aumento di L. 5,610,549.15 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascесero a L. 369,602, e presentano una diminuzione di L. 30,075 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1904 ammontano a L. 4,441,196, con un aumento di L. 61,420 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Pontedecimo-Busalla. — Domenica scorsa si è riunito a Mignanego il Comitato eletto per sollecitare la costruzione della tramvia elettrica Pontedecimo-Mignanego-Busalla. L'ing. G. Luganà, autore del progetto, ha esposto al Comitato le pratiche ed i criteri finanziari, relativi all'attuazione del progettato impianto.

In seguito, e cioè dopo approvato il piano tecnico-finanziario discusso nella precedente adunanza, vennero eletti a presidente del Comitato stesso, il comm. ing. Natale Gallino, a vice-presidenti il signor cav. Adolfo Garpaneto ed il signor Francesco Grosso, ed a segretario il signor Enrico Bodoano, allo scopo di studiare e concretare le pratiche opportune per la sollecita attuazione del progetto.

Tramvie elettriche interprovinciali venete. — Il Comitato promotore della linea tramviaria Castelfranco-Asolo ha tenuto il 27 agosto, nella sede delle Tramvie Provinciali, un'importante seduta per discutere sul progetto di un tram a vapore dovuto ad altra iniziativa e reso pubblico.

L'assemblea, dopo lunga discussione, ha votato il seguente ordine del giorno:

« Il Comitato iniziatore della linea Castelfranco-Riese-Asolo, per la quale ha già fatto elaborare i progetti di massima e definitivi da presentare agli enti proprietari della strada (secondo i disposti della legge 1896 e regolamento 1900) ed ai quali ha già inoltrata domanda di concessione stradale; presa conoscenza dell'opuscolo pubblicato in relazione ad un progetto di tramvia a vapore Bassano-Montebelluna, con diramazione Casella d'Asolo-Riese-Castelfranco; compiacendosi che altri, con nuovi studi, tenti raggiungere la pratica attuazione dell'utilissima idea, pure seguitando nell'opera propria, fa voti perchè la finalità del progetto venga comunque conseguita nell'interesse delle popolazioni ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — *L'Unione delle ferrovie e della navigazione in Prussia.* — Il *Temps* pubblicava in data del 16 agosto: « La siccità prolungata ha prodotto un effetto disastroso sul movimento dei fiumi tedeschi, soprattutto dell'Oder e dell'Elba. Come è noto, la navigazione interna dell'impero utilizza soprattutto i fiumi migliorati, a differenza della Francia che dispone di un vasto sistema di canali.

« Non si comprende quindi che la navigazione interna in Germania abbia da gravemente soffrire dalle variazioni

metereologiche. Una delegazione della Lega degli industriali ha visitato il Ministro delle ferrovie prussiane per chiedergli delle riduzioni di tariffe ».

Non si dice, per esempio, se le ferrovie prussiane ridurranno le loro tariffe, ora che non hanno a temere la concorrenza della navigazione, poichè — cosa evidentemente curiosa e poco nota — non avevano pensato a ridurle, quando questa concorrenza si esercitava.

Ferrovie Belghe. — *Il disordine della Rete di Stato Belga.* — Scrivono da Bruxelles al *Temps*: « Tutta la stampa belga pubblica lagnanze unanimi che solleva da ogni parte la disorganizzazione delle ferrovie dello Stato. Nelle giornate festive, specialmente, la disorganizzazione è stata veramente insensata. Non un treno è partito o giunto con meno di un'ora di ritardo. Tutte le corrispondenze mancarono, anche per i treni internazionali. L'*express* di Basilea non partì dalla stazione del Nord che a mezzanotte e mezza invece delle 11.28. Così pure il treno che giunge da Basilea e deve partire da Bruxelles alle 10.35 per assicurare ad Ostenda la corrispondenza di Douvrey e di Londra, è partito con un'ora di ritardo. Fra Ostenda ed Anversa, i ritardi assunsero proporzioni fenomenali.

« Questi ritardi sono attribuiti generalmente alle precauzioni ed ai lavori imposti dalle recenti catastrofi. In realtà questa deplorabile situazione ha per causa l'insufficienza delle due stazioni principali del Nord e del Mezzogiorno.

« Vandenspeereboom se ne lagnava quand'era al Ministero delle ferrovie. Aveva proposto, come rimedio necessario, la creazione della stazione centrale e un metropolitano che attraversasse Bruxelles. Ma questo progetto è rimasto allo stato di progetto. Intanto il pubblico si schiaccia nelle stazioni e non si va più innanzi.

« È tempo di provvedere ».

Ferrovie Serbe. — Tra breve sarà indetto l'appalto per la costruzione di un tronco di ferrovia a scartamento ridotto sulla linea Paratchin-Zajetchar. Maggiori ragguagli si possono avere presso il Museo Commerciale di Milano.

Ferrovia Transbaleanica. — La *Politische Correspondenz* ha da Sofia che gli studi per il trattato della ferrovia transbaleanica Tirnova-Plevna-Stara-Zagora sono terminati.

Dopo l'approvazione della Sobranie (Camera bulgara), la costruzione di 50 km. sarà messa in concorso dapprima e la costruzione degli altri chilometri sarà intrapresa più tardi.

Notizie Diverse

Abbonamenti ferroviari domenicali nel Belgio e treni operai in Italia ed Inghilterra. — Al Ministro delle Ferrovie Belghe sarà prossimamente sottoposto il progetto per un nuovo sistema di abbonamenti ferroviari. Si tratta di abbonamenti valevoli soltanto la domenica e nessun altro giorno della settimana.

Questi abbonamenti dovrebbero costare quanto quelli di cinque giorni, e permetterebbero di viaggiare cinque domeniche consecutive. Il numero delle persone che non dispongono che della domenica per viaggiare essendo assai grande, è molto probabile che questi biglietti avranno un larghissimo uso.

Si annuncia che si fanno studi per vedere se convenga nel futuro esercizio ferroviario introdurre per alcuni grandi centri industriali, come Milano e Genova, i così detti « treni operai », che funzionano con successo in taluni paesi esteri e specialmente a Londra.

Si tratterebbe di applicare a vari treni del mattino e della sera, tra questi grandi centri e i paesi limitrofi, una tariffa bassissima, tale da permettere all'operaio di abitare anche a parecchi chilometri dalla propria officina.

Il problema è di singolare importanza, perchè si ricollega anche a quello delle case operaie.

Sopra un consimile oggetto riferiamo alcune notizie riguardanti le case ed i treni operai in Inghilterra, non senza però rilevare la sensibile sproporzione tra il grande movimento in quel paese e quello nel nostro.

Per rendere accessibili le località suburbane agli operai occupati nelle grandi città e facilitare così, col decentramento della popolazione, la soluzione della questione delle case operaie, in Inghilterra alcune leggi speciali del 1861, del 1864 e di anni successivi, consentendo ad alcune Società la costruzione di linee ferroviarie, imposero l'obbligo d'istituire una o più corse a tariffa ridotta il mattino e la sera da un determinato punto periferico ad una determinata stazione nell'interno della metropoli. Poi nel 1883, il « Cheaps trains act » introdusse disposizioni d'indole generale; tale legge esenta le Compagnie ferroviarie dal « passenger duty », obbligandole ad istituire treni speciali per gli operai che vanno e ritornano dal lavoro, stabilendo le corse fra le 6 pomeridiane e le 8 antimeridiane, secondo gli orari che il Ministero del Commercio ritiene opportuni, e con tariffe non superiori ad un denaro il miglio.

Se una Compagnia non adempie all'accennato obbligo, può essere dal Ministero sospesa dal beneficio dell'esenzione dal « passenger duty ». Questa esenzione è totale sui biglietti emessi a tariffe non eccedenti un danaro il miglio; per i biglietti emessi a tariffe eccedenti tale misura entro distretti urbani, il « duty » è ridotto dal 5 al 2 0/10.

Una relazione presentata recentemente al Consiglio della contea di Londra, informa intorno all'estensione di questi treni operai nella metropoli ed intorno all'azione all'uopo esercitata da quel Consiglio.

Il Consiglio interviene in molte trattative colle Compagnie, ottenendo via via l'istituzione di nuovi treni, miglioramenti nelle tariffe e nei prezzi.

Il numero dei treni operai, che nel 1890 era di 257, per un percorso di miglia 1,806.53, nel 1902 era salito a 801, con un percorso di miglia 6,019.30. Tale servizio però, nonostante questo considerevole sviluppo, è impari ai bisogni della metropoli inglese.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale di Campobasso (9 settembre, ore 11). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per il consolidamento e le straordinarie riparazioni da eseguirsi sulla strada provinciale Sangrino, e propriamente nel tratto dai pressi di Sant'Angelo del Pesco al burrone Canala, previsto per L. 12,000, di cui lire 11,057.91 soggette a ribasso e il di più in L. 942.09 a disposizione dell'Amministrazione. Cauz. L. 1000. Dep. L. 600.

Intendenza di Finanza di Como (10 settembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione d'un edificio per la vigilanza doganale a Monte Giovio, in Comune di Garzeno, L. 28,490. Dep. L. 1000. Cauz. un decimo.

Municipio di Borgo San Dalmazzo — Cuneo — (10 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione del tronco di strada per Vignole, scorrente in territorio di Borgo S. Dalmazzo, e specialmente per la regolarizzazione delle due rampe nell'accesso destro al ponte sul fiume Stura, detto Ponte del Sale, L. 8500. Dep. L. 2000.

Deputazione Provinciale di Como (10 settembre, ore 13). — Appalto per la costruzione del 2° tronco di strada provinciale, n. 107, dal rio Fabbioncello all'abitato di Maccagno Superiore, L. 196,191.38, Documenti 5 settembre. Cauz. L. 12,000. Dep. L. 2800.

Municipio di Genova (12 settembre, ore 14). — Appalto della triennale manutenzione delle strade nella parte orientale della città

esternamente alla cinta fortificata, per l'annua somma di L. 60,000. Cauz. L. 18,000. Dep. L. 4000. Fatali 27 settembre.

Municipio di Aruono — Belluno — (12 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione d'un tronco di strada nazionale Carnica, n. 1, Mauria-Misusina, compreso nella traversa dell'abitato di Aruono, fra le località Vigo e S. Rocco in Villagrande, L. 7111.50.

R. Prefettura di Pavia (12 settembre, ore 12). — Appalto e deliberamento definitivo delle opere di demolizione, fondazione, mura, impalcature, tetti, ferramenta, falegnameria e vetri per la costruzione di un nuovo edificio ad uso della Clinica psichiatrica per la R. Università di Pavia, nell'area attualmente occupata dell'ex-Ospedale militare, n. 2, fra le vie Palestro ed Ariberto in questa città, per il presunto complessivo importo di L. 189,222.49. Documenti 5 settembre. Cauz. un decimo. Dep. L. 8000.

Amministrazione Provinciale di Novara (13 settembre, ore 13). — Appalto di costruzione d'una nuova tratta di strada provinciale in territorio del Comune di Cannobbio a destra del torrente Cannobino, fra il ponte S. Giovanni e la risolta dopo la salita di Sant'Anna. Lunghezza m. 866.34. Importo presunto a base d'asta, L. 47,000. Cauz. L. 2500. Fatali 29 settembre.

Municipio di Giffoni Valle Piana — Salerno — (15 settembre, ore 10). — Appalto dei seguenti lavori in due lotti: 1° Lavori e relative provviste occorrenti per la costruzione ed opere relative delle Sorgenti Sant'Angelo di questo stesso Comune, della frazione Mercato, alla progressiva 4059.03; lavori e relative provviste per il ripristino della strada comunale Mercato-Ornito, ricostruzione di due arcate ed una spalla al ponte Calabranello sul fiume Picentino, ed opere di difesa alle frazioni Santa Caterina e Sovvieco, per il presunto complessivo importo di L. 50,078.40; 2° Lavori e relative provviste occorrenti per la sistemazione dell'acquedotto ed opere relative delle Sorgenti San Miele, di questo suddetto Comune alle frazioni Curti, Curticelle e Santa Caterina, della lunghezza complessiva di circa m. 8500, per il presunto complessivo importo di L. 36,828.67. Documenti 5 settembre.

Deputazione Provinciale di Cremona (15 settembre, ore 10). — Appalto della sistemazione del tronco di strada provinciale di Casano, nella strada compresa fra Palazzo Pignano e Pandino, lire 35,586.86. Dep. L. 2500. Cauz. L. 4000. Spese d'asta L. 750.

Municipio di Siracusa (16 settembre, ore 15, miglioramento di ventesimo). — Appalto relativo ai lavori di sterro e murari (esclusi i meccanismi) per la costruzione del serbatoio dell'acqua potabile sul piano di Teracati, provvisoriamente aggiudicato per L. 97,740.05.

R. Prefettura di Chi-ti (16 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di completamento del secondo tronco Serramonacesca-Colle Perluzzi, della strada provinciale n. 99, della lunghezza di m. 5594.36, per l'importo complessivo di L. 29,938.16. Dep. L. 1400. Cauz. un decimo.

Municipio di Pergola — Pesaro — (16 settembre, ore 10, 2°). — Rinnovazione dei selciati in alcune vie della città e frazioni Montevicchio e Montesecco, L. 10,253. Fatali 3 ottobre.

Municipio di Padova (19 settembre, ore 10). — Appalto della costruzione di nicchioni, arcate ed edicole al Cimitero Maggiore, per un importo preventivato di L. 147,300. Cauzione L. 14,700. Dep. L. 3000. Consegna lavori 1° ottobre.

Municipio di Roccaromana — Caserta (19 settembre, ore 10). Appalto dei lavori e delle somministrazioni per la costruzione di un tratto della strada tra Statigliano e Latina, frazioni dei Comuni di Roccaromana e Baia Latina, per L. 23,140.49. Cauzione L. 1000. Fatali 4 ottobre.

Municipio di Graglia — Novara (21 settembre, ore 10). — Appalto dei seguenti lavori: 1° Costruzione di acquedotto comunale dall'Alpe Pianetti al maggiore centro ed al casale Merletto, in conformità del progetto e relativo capitolato 17 ottobre 1903 e aggiunte 23 luglio 1904 dell'ingegnere Guglielmo Salvetti, in base al prezzo di L. 60,000. Cauzione L. 3000. Dep. L. 6000. — 2° Costruzione del terzo tronco della strada di Vagliumina dal chiesetto Uffa alla Parrocchiale di detta borgata, in conformità del progetto 17 maggio 1903 dell'ingegnere Lorenzo Villa, e relativo capitolato 20 novembre 1903 dell'ing. Guglielmo Salvetti, in base al prezzo di L. 9800. Cauzione L. 500. Definitiva L. 1000. Fatali 11 ottobre.

Municipio di Parma (21 settembre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la riduzione ed adattamento, ad uso di uffici delle Poste e dei Telegrafi, di locali del fabbricato demaniale, posto in Parma, detto Palazzo di Riserva, nonchè degli altri lavori conseguenti e relativi, per L. 180,300. Deposito lire 10,000.

R. Prefettura di Rovigo (24 settembre, ore 10). — Appalto per i lavori di difesa frontale al frodo Palada a sinistra del Po di Venezia, Comune di Bottrighe, per metri 371 e l'importo di lire

196,775.03. Compimento lavori 300 giorni. Docum. 14 settembre. Cauzione L. 9900.

R. Prefettura di Potenza (26 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del quarto tronco della strada interprovinciale num. 29 da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra la sponda sinistra del Sarmento, in contrada Malafida, e l'abitato di Terranova del Pollino, della lunghezza di metri 7983.86, per il presunto complessivo importo di L. 563,000. Deposito L. 30,000. Cauzione un decimo. Fatali 13 ottobre.

R. Prefettura di Grosseto (27 settembre, ore 10). — Appalto per i lavori di bonifica della pianura Grossetana, per L. 172,200. Cauz. L. 10,000. Docum. 17 settembre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Torino (17 settembre, ore 9). — Fornitura di kg. 2000 di rame in verghe sagomate al prezzo di L. 300 e per complessive L. 6000. Cauz. L. 600. Consegna 30 giorni.

RR. Arsenali di Napoli, Spezia e Venezia (22 settembre, ore 11). — Fornitura di lamierino di ferro ondulato zincato, per coperture metalliche all'Arsenale di Napoli, per L. 51,000. Dep. L. 5000. Dep. spese L. 1200. Fatali 26 settembre.

— Provvista alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, e R. Cantiere di Castellammare, di stagno in pani ed in verghette, per la somma presunta complessiva di lire 122,605. Cauz. L. 12,260. Fatali 8 ottobre.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Agosto 27	Sett. 3
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
• • • • • Mediterranee	467	467
• • • • • Meridionali	726.50	736.50

Azioni Ferrovie Pinerolo (1 ^a emiss.)	L. 428.50	428.50
• • • • • (2 ^a ")	413	413
• • • • • Secondarie Sarde	267	267
• • • • • Sicule	685	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D	358.50	359.50
• • • • • Cuneo 3 0/0	384	386
Obbligazioni Ferrovie Gottardo 3 1/2 "	98.50	98.50
• • • • • Mediterranee 4 0/0	509	508
• • • • • Meridionali	359.50	358
• • • • • Palermo-Marsala-Trapani	316	318
• • • • • 2 ^a emiss.	313	314.50
• • • • • Sarde, serie A	363	366
• • • • • serie R	363	366
• • • • • 1879	363	366
• • • • • Savona	384	386
• • • • • Secondarie Sarde	510	513
• • • • • Sicule 4 0/0 oro	517	517
• • • • • Tirreno	514	517
• • • • • Vittorio Emanuele	385.50	385

G. PASTORI, *Direttore proprietario responsabile*



PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. 4^a Parte — Dal 1° al 10 Agosto 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PIUCCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	98,868	3,201	20,743	154,632	4,815	282,250	618	457
1903	101,201	2,446	16,867	142,620	820	263,954	618	427
Differenza nel 1904	+ 2,332	+ 755	+ 3,876	+ 12,012	+ 3,995	+ 18,305	•	+ 30
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1904								
1904-905	428,962	10,242	88,638	579,194	10,560	1,112,596	618	1,960
1903-904	418,959	8,756	76,478	555,627	10,961	1,070,981	618	1,733
Differenza nel 1904-905	+ 10,003	+ 1,486	+ 12,160	+ 23,567	+ 401	+ 41,615	•	+ 227

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,171	1,624	8,337	26,540	288	77,010	482	160
1903	37,025	1,059	5,233	24,622	98	68,037	482	141
Differenza nel 1904	+ 3,146	+ 565	+ 3,104	+ 1,918	+ 190	+ 8,973	•	+ 19
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1904								
1904-905	164,219	4,112	28,570	94,901	911	292,713	482	607
1903-904	157,755	3,803	23,335	90,589	600	275,582	482	572
Differenza nel 1904-905	+ 6,464	+ 309	+ 5,235	+ 4,312	+ 311	+ 17,131	•	+ 35

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,198	258	2,667	3,210	•	10,333	23	449
1903	4,073	215	2,725	2,523	•	7,536	23	328
Differenza nel 1904	+ 125	+ 43	+ 942	+ 687	•	+ 2,797	•	+ 121
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1904								
1904-905	18,505	725	5,596	11,061	•	35,887	23	1,560
1903-904	18,087	580	2,063	9,533	•	30,213	23	879
Differenza nel 1904-905	+ 418	+ 145	+ 3,533	+ 1,528	•	+ 5,674	•	+ 681

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI				BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO							OSSERVAZIONI.		
(1) Dai punti controindicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso) Via Moncenisio				LONDRA (4) (Diritto di porto compreso)			PARIGI (5)						
				1 ^a classe	2 ^a classe	validità	1 ^a classe	2 ^a classe	validità				
Torino (via Calais e via Bologna)	162 05	111 80	90 75	61 60	262 15	189 10	45 giorni	147 80	106 10	30 giorni	BIELLETTI SEMPLICI. — (1) I prezzi di via Calais sono gli stessi di via Bologna. — (2) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P.-L.-M. poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta. Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi. — (3) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.		
Milano (id. id.)	177 50	124 35	104 85	72 25	282 70	206 05	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni			
Venezia (id. id.)	214 40	147 95	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni			
Genova (id. id.)	183 25	126 15	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni			
Via Genova													
Livorno (id. id.)	206 75	142 60	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—	BIELLETTI D'ANDATA E RITORNO. — (4) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta. — (5) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capostaione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; egli raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Firenze (id. id.)	214 40	147 95	141 70	97 20	—	—	—	—	—	—			
Roma (id. id.)	246 80	170 65	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—			
Napoli (id. id.)	278 55	192 85	204 25	141 05	—	—	6 mesi (**)	—	—	—			
Via Bologna													
Firenze (id. id.)	221 80	153 15	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—	zione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; egli raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia. — (6) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornare poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recar si da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto. — (7) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustificano d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.		
Roma (id. id.)	262 10	181 35	188 35	129 85	—	—	—	—	—	—			
Brindisi (id. id.)	325 65	225 85	250 25	178 25	—	—	6 mesi (*)	—	—	—			
Brindisi via Bolog. (id. id.)	301 95	209 25	227 05	157 —	—	—	6 mesi	—	—	—			

ANDATA

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

RITORNO

STAZIONI		1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a , 3 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a e 2 ^a classe	1 ^a , 2 ^a e 3 ^a classe	Treno lusso PRINCIPAL EXPRESS part. da Londra il venerdì	STAZIONI		1 ^a e 2 ^a CLASSE				
Londres (Ch.-Cross Par. Victoria)		9 — a.	10 — a.	(*)	2 20 p.	9 — p.	(1)	Napoli (ora dell'Europa centrale) (2) . . . Par.		8 50	14 57	—	Lusso	—
Douvres		11 05 a.	↓	11 — a.	↓	11 — p.	11 — p.	Roma		14 30	23 10	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 30 p.	↓	2 20 p.	↓	12 20 a.	12 20 a.	Firenze		21 10	6 10	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi		7 —	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Ancona		20 25	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Bologna		1 35	10 30	—	14 20	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Alessandria		11 25	19 42	—	20 55	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Torino Arr.		13 10	22 41	—	23 —	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Brindisi Par.		—	—	—	9 42	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Napoli		8 50	—	8 —	23 15	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Roma		14 10	—	18 40	8 —	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Livorno		21 15	—	18 30	13 20	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Firenze		20 —	—	17 35	12 5	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Pisa		23 5	—	20 30	14 43	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	San Remo		19 10	—	19 19	10 1	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Genova		2 50	—	0 20	19 18	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Torino Arr.		7 31	—	4 2	23 —	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Venezia Par.		—	—	—	14 —	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Milano Par.		—	—	—	20 20	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Novara		—	—	—	21 19	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Torino Arr.		—	—	—	23 15	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Torino (D)		7 48	—	12 48	4 30	23 35
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Modane (ora franc.) . . . Par.		11 32 a.	—	5 30 p.	8 5	2 28 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Chambéry		3 2 p.	—	8 40 p.	10 6	4 41 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Aix-les-Bains		3 48 p.	—	9 10 p.	10 35	5 1 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Chamonix		9 51 a.	—	2 50 p.	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Evian		12 38 p.	—	5 39 p.	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Genève		1 55 p.	—	7 55 p.	—	6 5 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Dijon		12 4 a.	—	2 16 a.	2 41 p.	9 17 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Paris-PLM (Buffet) . . . Arr.		6 20 a.	—	6 50 a.	6 32 p.	11 30 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	(****)		7 09 a.	—	9 58 a.	1 55 p.	6 52 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Paris-Nord		7 52 a.	—	10 46 a.	2 47 p.	7 47 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	(****)		7 52 a.	—	10 46 a.	2 47 p.	7 47 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Paris-Nord		10 2 a.	—	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	(Buffet-Hôtel)		10 2 a.	—	11 35 a.	4 — p.	8 40 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Amiens (Buffet)		8 20 a.	—	9 45 a.	1 — p.	10 28 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	(Central)		10 14 a.	—	1 4 p.	1 — p.	10 48 p.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Boulogne-Tintel-leries		11 54 a.	12 mer.	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	(Buffet)		12 mer.	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Folkestone		12 09 p.	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Boulogne-Tintel-leries		12 05 p.	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais-Ville (Buffet) Arr.		2 — p.	12 08 p.	—	—	12 27 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		12 05 p.	12 05 p.	—	—	12 29 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		12 45 p.	12 45 p.	—	—	1 10 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		12 50 p.	1 5 p.	—	—	1 15 a.
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—	—	—
Calais (via fer. ser.) Arr. (Buffet)		12 34 p.	↓	2 24 p.	↓	12 24 a.	12 24 a.	Calais (via fer. ser.) Arr.		—	—	—		

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per
Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema
Hillaiet Huguet.

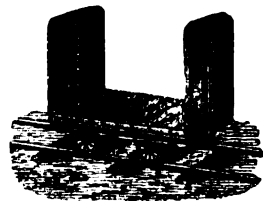
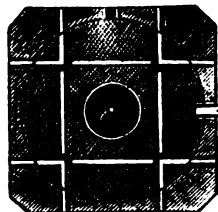
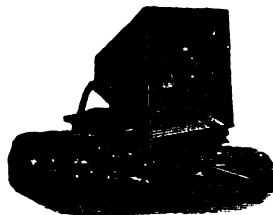
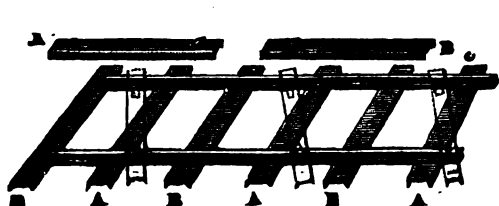
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-
fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

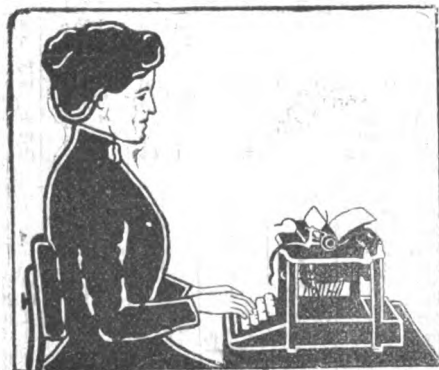
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Palestro, 10 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e tra-
sporti elettrici, pali da vite,
da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tram-
vie, e

Legnami per ponti, palafitte,
opere idrauliche, ecc.,
iniettati all'olio di catrame, resi im-
putrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni
e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
" arretrato " 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — La nostra marina mercantile nell'America centrale e la concorrenza delle Compagnie estere. — La direttissima Bologna-Firenze. — Ferrovie del Mediterraneo (Statistica dell'esercizio per l'anno 1902). — Ferrovie Federali Svizzere (Il risultato dell'esercizio 1903). — La ferrovia transiberiana. — L'esercizio celere sulle ferrovie (Cont. e fine). — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

LA NOSTRA MARINA MERCANTILE NELL'AMERICA CENTRALE

e la concorrenza delle Compagnie estere

Come è noto, la Compagnia di Navigazione Italiana a vapore « La Veloce », per rispondere alle esigenze del nostro commercio, ed in seguito a convenzione col R. Governo, ha riattivato un servizio regolare con i porti dell'America centrale, per guisa che ora i vapori della Compagnia adibiti su quella linea toccano, come da itinerario concordato col Ministero delle Poste e dei Telegrafi, i diversi porti dell'Atlantico, per mettere poi capo a Colon, da dove le merci ed i passeggeri vengono trasbordati, a mezzo della « Panama Rail Road C. » e delle diverse Compagnie del Pacifico, con le quali « La Veloce » è in servizio cumulativo, fino ai porti di destinazione (Nord-Sud-Pacifico).

Tra gli impegni assunti dalla « Veloce » colla convenzione alla quale abbiamo accennato, vi è anche quello di stabilire, d'accordo colle Amministrazioni ferroviarie, le tariffe speciali cumulative per favorire: l'esportazione dei nostri principali prodotti agricoli ed industriali (oli, vini, formaggi, tessuti di cotone, liquori, medicinali, paste alimentari, ecc.); l'introduzione delle materie prime per le industrie (cotoni, pelli, legni da tinta, materie concimanti, ecc.) e dei coloniali (caffè e cacao); e mettere così in grado i nostri maggiori centri di produzione e di consumo dell'Italia settentrionale di approfittare di quella linea di navigazione.

Ci risulta ora che, volendo « La Veloce » ottemperare a tale suo obbligo, essa si è rivolta all'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo per interessarla a voler studiare delle tariffe ridotte, che dovrebbero applicarsi ai prodotti esteri che sbarcheranno a Genova ed a quelli nostri che, inoltrati per ferrovia a Genova, verranno esportati con i vapori della Compagnia nelle diverse Repubbliche dell'America centrale; evitando così che, a causa dell'elevatezza delle nostre tariffe ferroviarie, i prodotti preferiscano, come ora avviene, i porti d'Amburgo e dell'Havre, favoriti da basse tariffe ferroviarie di penetrazione, a danno dei nostri traffici.

« La Veloce » ritiene che i risultati che dalla concessione di tariffe cumulative ridotte deriveranno, non solo saranno ottime pel nostro commercio nazionale, ma anche per le ferrovie, che vedrebbero grandemente sviluppato, per effetto di noli ridotti, tale importantissimo traffico, finora trascurato sulle diverse zone ferroviarie.

La Compagnia anzidetta trae argomento a ritenere fondate le sue previsioni dal fatto degli insperati benefici della Germania, in seguito all'applicazione delle sapienti tariffe concordate fra le Compagnie di navigazione e quelle ferroviarie; e dal vivo interesse che dimostra il Governo francese nel seguire l'esempio di quella nazione concorrente. E tutto ciò senza tener conto che i nostri traffici sarebbero resi ancora più fiorenti dal sicuro accentramento di un intenso traffico di transito colla Svizzera, la quale attualmente è tributaria, per le importazioni di oltre Oceano e per le sue esportazioni, dei porti del Mare del Nord, mentre, a causa della sua posizione geografica, dovrebbe servirsi della via naturale offerta dal porto di Genova.

Naturalmente « La Veloce » domanderebbe che, a somiglianza di quanto già fecero le Società ferroviarie tedesche e saranno per fare quelle francesi, la concessione delle tariffe speciali in questione fosse estesa soltanto alla nostra Marina mercantile, escludendone quindi le Compagnie concorrenti estere.

Le considerazioni esposte dalla « Veloce » a sostegno della sua tesi, sono degne del massimo riguardo; ma, a scanso di erronei giudizi sui vantaggi che si potrebbero ripromettere dai provvedimenti di cui quella Compagnia si fa promotrice, troviamo opportuno di fare qualche osservazione.

Ritenuto che scopo principale dell'istituendo servizio cumulativo dovrebbe essere quello di attrarre alla via di Genova i trasporti della Svizzera, ecc., vincendo la concorrenza dei porti d'Amburgo e dell'Havre, è duopo notare che se questa concorrenza veramente esiste da parte di quei porti, essa dipende esclusivamente dai noli marittimi; e pertanto il combatterla spetta soltanto alla Navigazione. Imperocché è bene tener presente che le Amministrazioni ferroviarie italiane non hanno trascurato, nel loro stesso interesse, di fare tutto quanto è stato loro possibile in favore del transito delle merci per l'Italia: e ciò all'insuori

dei servizi cumulativi e senza dar preferenza all'una piuttosto che all'altra linea marittima.

E' poi assai dubbio che sulla scelta di Amburgo influiscano i prezzi ferroviari germanici, ove si consideri che le quote ferroviarie tedesche contenute nella tariffa col Levante, via Amburgo, quote che sono calcolate su di una percorrenza di 224 km., sono in massima più alte dei prezzi delle tariffe italiane per la tratta di 226 km. esistente fra Pino-transito e Genova.

Parrebbe quindi che l'obiettivo di provvedere con una tariffa cumulativa al traffico di transito, si debba ritenere eliminato.

Rimane pertanto a discorrere del traffico fra l'Italia e l'America centrale e più specialmente del traffico di esportazione italiano, che il R. Governo, con ragione, desidera di vedere favorito.

A questo riguardo è bene tener presente che fino dal 1898 l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha attuato, senza vincolarla a servizi cumulativi, la tariffa speciale di esportazione A, la quale accorda un ribasso del 15 0/0 sui prezzi delle tariffe ordinarie; nè ritenersi che all'Amministrazione sia possibile accordare al ventilato servizio cumulativo un ribasso maggiore, fatta forse eccezione per qualche merce per la quale ne fosse riconosciuta in modo assoluto la necessità. Giacchè è molto discutibile che le tariffe cumulative fra Ferrovia e Società di navigazione con prezzi ferroviari più ridotti di quelli normali possano avere valore pratico, dovendosi all'uopo considerare che se lo scopo dei ribassi è quello di acquistare dei traffici nuovi, l'interesse delle ferrovie sarà di lasciarli a chiunque fornisca loro dei trasporti, e quello del Paese di usufruirne senza l'obbligo di rinunciare ai noli marittimi più ridotti offerti da altre Compagnie di navigazione.

D'altra parte, è necessario tenere presente che, qualunque alla formazione delle tariffe cumulative partecipi alla sua volta la Navigazione con opportuni ribassi, l'esperienza del passato insegna che le quote per il tratto marittimo, computate nelle tariffe, non rappresentano mai il massimo ribasso fattibile, e ciò per le condizioni speciali della Navigazione, che deve in taluni casi offrire noli più ridotti di quelli messi a disposizione del servizio cumulativo. Ciò che porta alla conseguenza che siffatte tariffe non hanno nemmeno il vantaggio di quelle cumulative fra sole ferrovie, di permettere cioè al pubblico di conoscere in anticipazione il prezzo più ridotto esistente per l'intero percorso fino alla destinazione definitiva.

LA DIRETTISSIMA BOLOGNA-FIRENZE

Con decreto 8 novembre 1902 del Ministro dei Lavori Pubblici, veniva istituita una Commissione, sotto la Presidenza del Senatore Colombo, per lo studio di più rapide comunicazioni fra Bologna e Firenze, sia a mezzo di una nuova linea ferroviaria direttissima, sia con l'adozione della trazione elettrica sulla esistente linea Porrettana.

Ultimato lo studio, il Senatore Colombo ha ora presentata al Ministro Tedesco la relazione della Commissione, la quale conclude che, invece di applicare la trazione elettrica sulla linea attuale, convenga costruire una nuova ferrovia.

Premesse alcune indagini sul traffico probabile della nuova linea, nella relazione generale si tratta delle condizioni da soddisfarsi nel tracciato, della scelta di esso e della potenzialità della linea, come pure dell'applicazione della trazione elettrica alla Porrettana. Alla relazione generale sono allegati le relazioni di tre sottocommissioni.

La prima, corredata di numerosi quadri dimostrativi, ha per oggetto la ricerca del prodotto probabile della direttissima Bologna-Firenze, considerando per i viaggiatori e per le merci sia il traffico locale sia il traffico da e per oltre

la linea, sia quello di transito, e tenendo calcolo di ogni possibile incremento di prodotto. Si occupa quindi delle condizioni da soddisfarsi dal tracciato della nuova linea.

La relazione della seconda sottocommissione, corredata anch'essa di numerosi allegati, esamina vari tracciati e progetti presentati, studia le condizioni tecniche da soddisfarsi dalla nuova linea e propone diverse soluzioni ragionevoli delle condizioni di esercizio della nuova linea, secondo le soluzioni proposte.

La relazione della terza sottocommissione è divisa in quattro parti e tratta del tonnellaggio lordo dei treni attraverso il valico Pistoiese, delle attuali condizioni di esercizio sul valico Pistoiese, della potenzialità massima che potrà raggiungersi con la trazione a vapore, e di quella che sarà possibile conseguire con la trazione elettrica. Seguono anche qui diversi allegati costituiti da diagrammi e note illustrative.

A questo proposito non è superfluo ricordare che il Ministro dei Lavori Pubblici, rispondendo al Senatore Colombo nella tornata del 27 giugno 1904, osservava che era impossibile per ora provvedere alla costruzione di nuove ferrovie, tranne le complementari e quelle da concedersi con sovvenzioni chilometriche, perchè bisogna prima mettere in assetto linee esistenti.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Statistica dell'esercizio per l'anno 1902.

A cura della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, è stata pubblicata la statistica dell'esercizio per l'anno 1902.

Diamo ora qui di seguito i più importanti dati ricavati dalla medesima.

La lunghezza totale delle linee in esercizio al 31 dicembre 1902 ammontava a km. 6,073,018, mentre al 31 dicembre 1901 era di km. 6,018,359 per cui abbiamo, nell'anno 1902, un aumento di km. 54,659.

La quantità assoluta di materiale mobile in dotazione al 31 dicembre 1902, in confronto col 1901, risultava costituita da:

	1902	1901	Diff.
Locomotive	N. 1,568	1,520	+ 48
Carrozze da viaggiatori	» 3,845	3,772	+ 73
Bagagliai	» 1,086	986	+ 100
Carri da merci e da bestiame	» 27,882	26,493	+ 869
Carri da treni materiali e da servizio	» 1,157	1,171	- 14

Il personale adibito ai vari servizi della Rete Mediterranea durante l'anno 1902 si componeva di n. 44,850 tra funzionari ed agenti stabili e di n. 7,797 avventizi, con una spesa complessiva di L. 71,863,151.40; mentre nell'anno 1901 ammontava a n. 44,389 stabili e a n. 6,691 avventizi, e la spesa a L. 67,379,218.09; donde un aumento di n. 461 nel personale stabile, di n. 1,106, in quello avventizio e di L. 4,483,933.31 nella spesa complessiva.

La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nell'anno 1902 è stata di km. 35,886,505, nell'anno 1901 fu di km. 33,947,230, con una differenza in più di km. 1,939,275.

La quantità dei viaggiatori trasportati nel 1902, in confronto a quelli del 1901, risulta dal seguente specchio:

Viaggiatori a tariffa intera:	1902	1901	Diff.
N.	10,657,444	10,148,456	+ 508,988
Percorrenza	Km. 509,293,285	489,520,153	+ 19,773,132
Prodotto	L. 29,844,587	28,734,833	+ 1,109,754
Viaggiatori a tariffa ridotta:			
N.	18,034,995	16,348,661	+ 1,691,334
Percorrenza	Km. 744,383,240	690,992,009	+ 53,391,231
Prodotto	L. 22,852,174	20,475,732	+ 2,376,442

Viaggiatori con biglietti circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, a zone regionali, di abbonamento normali e per studenti:

	N	183,261	162,600	+	20,661
Percorrenza.	Km.	154,637,895	128,670,970	+	25,966,925
Prodotto.	L.	8,657,110	8,071,129	+	585,981
Convogli speciali.	N.	61	88	—	27
Percorrenza.	Km.	15,481	15,513	—	32
Prodotto.	L.	62,948	75,583	—	12,635

Le merci, i bagagli, il bestiame, ecc., trasportati nell'anno 1902, col relativo confronto del 1901, risultano come appresso:

Grande velocità.		1902	1901	Diff.
a) <i>Quantità delle spedizioni:</i>				
Bagagli, giornali, campioni e cani. . . . N.	1,107,188	1,054,458	+	52,730
Pacchi ferroviari fino a 20 kg. »	1,077,882	998,566	+	79,316
Merci a carro completo »	2,235	1,705	+	520
Altri trasporti »	3,241,472	3,279,848	—	38,376

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo:

Merci a carro completo o tassate per tali.	Tonn.	21,428	15,836	+	5,592
---	-------	--------	--------	---	-------

c) Percorrenza delle merci:

Merci a carro completo o tassate per tali.	Km.	2,418,385	1,853,119	+	565,266
---	-----	-----------	-----------	---	---------

d) Percorrenza media delle merci:

Di una tonnellata merci a carro completo o tas- sate per tali.	Km.	112,86	117,02	—	4,16
--	-----	--------	--------	---	------

e) Prodotto:

L.	12,043,997	11,866,207	+	177,790
----	------------	------------	---	---------

Piccola velocità accelerata.

	1902	1901	Diff.
<i>a) Quantità delle spedizioni :</i>			
Merci a carro completo N.	37,580	35,226 +	2,354
Bestiame Capi	107,374	100,930 +	6,444

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame:

Merci a carro compl.	Tonn.	339,627	317,124	+	22,503
Bestiame	Capi	1,230,675	1,184,793	+	45,882

c) Percorrenza delle merci e del bestiame:

Merci a carro compl.	Km.	67,688,307	64,047,475	+	3,640,832
Bestiame	Capi	107,761,009	100,877,706	+	6,883,303

d) Percorrenza media delle merci e del bestiame:

Di una tonnellata merci a carro completo	Km.	199,30	201,96	—	2,66
Di un capo di bestiame	»	87,56	85,14	+	2,42

e) Prodotto:

L.	6,069,340	5,733,923	+	335,417
----	-----------	-----------	---	---------

Piccola velocità.

	1902	1901	Diff.	
<i>a) Quantità delle spedizioni:</i>				
Merci a carro completo o tassate per tall. . . N.	1,023,779	953,884	+ 69,895	
Altri trasporti . . . »	3,975,831	3,702,577	+ 273,254	

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo:

Merci a carro completo o tassate per tali.	Tonn.	10,292,607	9,556,671	+	735,936
---	-------	------------	-----------	---	---------

c) Percorrenza delle merci:

Merci a carro completo o tassate per tali.	Km.	1,172,117,874	1,083,768,181	+	88,349,693
---	-----	---------------	---------------	---	------------

d) Percorrenza media delle merci:

Di una tonnellata merci a carro completo o tassate per tali.	Km.	113,88	113,40	+	0,48
--	-----	--------	--------	---	------

e) Prodotto:

L.	74,493,514	68,849,185	+	5,644,329
----	------------	------------	---	-----------

Diamo qui di seguito il riassunto generale del prodotto di esercizio ottenuto nell'anno 1902 ed il relativo confronto con quello del 1901.

	1902	1901	Diff.
Viaggiatori. . . . L.	61,353,871	57,281,694	+ 4,072,177
Convogli speciali. . . . »	62,948	75,583	- 12,635
Merci a grande velocità . »	12,043,997	11,866,207	+ 177,790
Merci a piccola velocità accelerata. . . . »	6,069,340	5,733,923	+ 335,417
Merci a piccola velocità . »	74,493,514	68,849,185	+ 5,644,329
Introiti diversi »	8,350,073	8,090,216	+ 259,857

Totale generale L. 162,373,743 151,896,808 +10,476,935

Le spese generali di esercizio durante l'anno 1902 risultano nella complessiva somma di L. 127,665,600, mentre quelle effettuate nell'anno 1901 ammontavano a L. 121,110,442 donde una maggiore spesa di L. 6,555,158.

A complemento dei dati statistici sovra accennati, crediamo opportuno di indicare anche il prodotto per linea, limitatamente a quelle che lo hanno dato superiore alle L. 300,000, e quello delle stazioni che hanno introitato oltre le L. 500,000, nell'anno 1902.

Indicazione delle linee	PRODOTTO		
	totale	per km.	per km. percorso dai treni
Modana-Confini Francese	466,662	38,888	5.05
Confini Francese-Torino	3,721,334	39,589	5.12
Torino-Alessandria	5,655,101	62,144	5.03
Torino-Torre Pellice	358,623	15,611	3.35
Torino-Cuneo	1,296,345	14,731	3.80
Airasca-Cuneo	303,082	4,392	1.68
Cavallermaggiore-Alessandria	1,574,125	16,062	3.49
Torino-Savona Marittima	5,207,923	35,139	4.82
Alessandria-Acqui	792,596	28,312	4.17
Acqui-Savona Marittima	939,540	12,870	3.66
Castagnole-Asti-Mortara	1,244,884	13,343	3.91
Torino-Milano	10,341,876	68,946	6.90
Chivasso-Ivrea	549,925	16,664	4.05
Ivrea-Aosta	546,910	8,163	2.59
Chivasso-Casale	709,337	14,476	4.80
Vercelli-Valenza	878,353	20,913	4.92
Vercelli-Mortara-Stradella	1,227,376	13,947	3.37
Novara-Romagnano	476,481	15,893	4.62
Novara-Gozzano	808,569	22,460	4.32
Gozzano-Domodossola	841,863	15,590	3.15
Alessandria-Novara	3,874,151	57,823	5.39
Novara-Luino	1,875,124	27,575	3.59
Luino-Pino Confini Svizzero	611,865	40,791	6.21
Novara-Arona	410,374	11,091	3.76
Milano-Gallarate-Varese	2,543,657	42,394	2.01
Gallarate-Arona	394,284	15,165	2.82
Gallarate-Laveno	312,271	9,758	1.93
Milano-Chiasso	4,811,196	92,523	5.39
Milano-Vigevano	1,854,275	47,546	6.32
Vigevano-Mortara	523,887	40,299	5.38
Milano-Pavia con diramazione da Milano P. S. a Rogoredo	5,154,196	109,664	7.83
Pavia-Voghera	3,169,089	117,374	7.83
Voghera-Novara	4,561,174	130,319	8.85
Alessandria-Piacenza	3,193,293	32,921	4.69
Alessandria-Genova e Succursale dei Giovi	18,031,415	166,958	7.86
Genova-Savona Marittima	2,891,903	53,554	5.74
Savona-Ventimiglia stazione	4,639,393	42,176	4.82
Ventimiglia staz.-Conf. Francese	409,283	51,160	4.53
Genova-Orada-Asti	3,225,853	28,547	5.58
Genova-Pisa	12,315,889	70,781	5.62
Parma-Spezia	2,765,776	23,048	3.87
Piacenza-Parma	905,009	15,604	8.29
Viareggio-Lucca	366,881	15,951	5.72
Pisa-Livorno Marittima	934,682	46,734	5.91
Pisa-Firenze	3,861,685	48,882	5.97
Pisa-Roma	11,854,032	35,388	4.20
Asciiano Grosseto	508,249	5,240	2.18
Empoli-Chiusi	1,766,962	11,625	2.57
Roma-Napoli	11,172,199	44,159	5.53
Roma-Velletri-Segni-Palano	627,383	9,506	2.98
Cancello-Avellino con diramazione Codola-Nocera	1,168,194	14,787	2.85
Avellino-Rocchetta S. Antonio	388,921	3,268	1.07

Napoli-Castellammare	703,123	19,003	4.55
Napoli-Eboli	3,757,743	44,209	5.91
Eboli-Taranto	2,409,859	10,211	2.96
Taranto-Brindisi	326,026	4,528	2.03
Eboli-Reggio Calabria	3,589,954	8,908	2.61
Sibari-Cosenza	374,441	5,427	2.25
Metaponto-Reggio Calabria	2,317,310	5,352	2.06

Indicazione delle stazioni	Prodotto
Alessandria Lire	1,460,208.57
Asti »	938,505.35
Busto Arsizio »	595,062.79
Casale Monferrato »	635,376.62
Chiasso »	630,098.15
Civitavecchia »	629,229.34
Cuneo »	618,578.27
Domodossola »	538,705.33
Firenze »	1,937,737.89
Genova »	8,788,539.38
Livorno »	1,805,306.77
Luino »	791,551.14
Milano »	11,879,906.04
Modane »	1,023,944.66
Monza »	752,912.99
Napoli »	5,768,868.64
Novara »	1,376,039.92
Parma »	633,457.39
Pavia »	718,109.48
Pisa »	1,309,425.76
Roma »	6,775,291.92
Sampierdarena »	2,154,720.69
S. Remo »	606,686.81
Salerno »	574,877.97
Savona »	2,684,825.15
Siena »	541,340.25
Spezia »	1,469,723.10
Torino »	12,043,203.59
Ventimiglia »	1,262,379.02
Vercelli »	1,403,639.12

FERROVIE FEDERALI SVIZZERE

Il risultato dell'esercizio 1903.

Si legge nel *Journal de Genève*:

Il bilancio alla fine del 1903 delle Ferrovie federali accusa un attivo di 1,269,884,747 franchi, costituito principalmente dai capitoli seguenti: ferrovie ed impianti fissi, 702 milioni; materiale rotabile, 122; lavori in corso, 78; eccedenza del prezzo di riscatto sulle posizioni attive delle antiche Compagnie, 80; spese da ammortizzare, 8; fondi ed approvvigionamenti disponibili, 269.

Il passivo è costituito fino alla concorrenza di un miliardo di franchi, cifra rotonda, dai prestiti consolidati. Comprende un ammortizzamento di 4,307,836 franchi e si chiude con un saldo attivo del conto profitti e perdite di 1,030,682 franchi. Questo risultato non è tuttavia reso possibile che col riporto al conto profitti e perdite del saldo attivo del 1902, che era di 4,422,419 franchi.

I prodotti netti di esercizio figurano al conto profitti e perdite per 38 milioni di franchi. I prodotti lordi si elevano a 111 milioni, di cui 43 provenienti dal trasporto dei viaggiatori e 62 costituenti il prodotto dei trasporti dei bagagli, animali e merci. Il prodotto viaggiatori è in aumento di fr. 1,513,551 sulla cifra del 1902, malgrado la diminuzione dei prodotti inerente all'abbassamento della tariffa, diminuzione calcolata in fr. 2,854,300. Il numero dei viaggiatori si è accresciuto nel 1903 del 9 0/0, e siccome questo aumento ha cominciato a manifestarsi prima del 1° maggio, cioè prima della riduzione delle tasse, non bisogna attribuire esclusivamente a questa riduzione la maggiore circolazione dei viaggiatori.

I prodotti del trasporto delle merci occupa pure un maggior valore, che è di fr. 1,726,821. L'aumento totale dell'esercizio 1903 in confronto dell'esercizio 1902 è dunque di fr. 3,240,362. La progressione delle spese è andata tuttavia crescendo più rapidamente. Le spese del 1903 superano di fr. 6,420,692 quelle del 1902. La maggior parte di quest'aumento si riferisce agli stipendi i quali hanno assorbito fr. 3,511,284 di più del 1902, cioè fr. 282,216 per il personale della linea; fr. 2,331,636 per il personale del traffico e movimento; fr. 897,432 per il personale della trazione.

L'aumento delle spese per il personale è imputabile soprattutto alla consolidazione delle gratificazioni e all'applicazione, durante il trimestre del 1903, della legge che riduce le ore di lavoro.

Il coefficiente d'esercizio, cioè il rapporto fra le spese e il prodotto fu del 65.53 0/0, in aumento del 4.42 0/0 sull'esercizio precedente. Il rapporto della direzione generale commenta questo aumento così:

« Non vorremmo trarre delle conclusioni troppo assolute dal confronto di questi coefficienti di esercizio, perché certi elementi che entrano in linea di conto, come il rifacimento della via e la messa a nuovo del materiale, possono variare in più o in meno ogni anno, secondo le circostanze, e modificare sensibilmente la cifra del coefficiente d'esercizio. Ma non è invece vero che l'aumento del 4 1/2 0/0 circa è enorme e che solo uno sviluppo nuovo del traffico potrà impedire che noi raggiungiamo dei coefficienti ancora più elevati negli esercizi futuri.

« Ciò che è da ritenere, è che le eccedenze del 1903 non bastarono nemmeno a coprire le nuove spese fatte per il personale. Insomma, le ferrovie federali si esercitano soprattutto nell'interesse del loro personale, senza nondimeno riuscire a soddisfarlo ».

D'altra parte, il *Bollettino Commerciale Svizzero* commenta i risultati del 1903 così:

« Registrando questi risultati, constatiamo dapprima con grande soddisfazione che l'ammortizzamento poté essere effettuato nel 1903 (1° anno di ammortizzamento) conformemente alla legge. È stata iscritta alle spese del conto profitti e perdite la cifra di fr. 4,307,000.

« Constatiamo per contro: 1° che senza il saldo attivo dell'esercizio 1902 che figura ai prodotti del conto profitti e perdite per fr. 1,114,000, i conti del 1903 accuserebbero un deficit di fr. 84,000 e che il saldo attivo per 1904 è ridotto a fr. 500,000 per le decisioni ricordate qui sopra, del Consiglio di Amministrazione. 2° Che le spese di esercizio aumentarono di 6,2 milioni (9 0/0) in confronto del 1902 e che nel 1906 vi sarà un nuovo aumento di spese da 5 a 6 milioni (legge sui salari). 3° Che dal 60,56 0/0 nel 1902, il coefficiente di esercizio è diventato 65,53 0/0 nel 1903 e che minaccia di salire ancora in seguito all'aumento dei salari e ad altre cause inerenti al regime dell'esercizio di Stato ».

LA FERROVIA TRANSIBERIANA

Il Ministro russo dei Lavori Pubblici, Khilkoff, è partito per il lago Baikal allo scopo di ispezionare la ferrovia costeggiante il lago, la cui apertura, dicesi, avrà luogo alla metà di questo mese.

Le attuali circostanze danno a questo avvenimento, che in altri tempi sarebbe passato inavvertito, una singolare importanza. Dal principio della guerra contro il Giappone si sono seguiti dappertutto con vivo interesse gli sforzi della Russia per inviare in Manciuria il maggior nerbo di forze possibili.

La linea transiberiana, di cui il pubblico conosceva vagamente l'importanza economica e strategica, gli è ormai divenuta familiare, ed è con vivo interesse che si seguono le vicende della spedizione delle truppe, ed i ritardi pro-

dotti dal fatto che la linea è ad un solo binario ed è necessario il trasbordo al lago Baikal.

La posa di un secondo binario era un'operazione troppo lunga per poterla intraprendere durante la guerra, ma la installazione della ferrovia transbaikale è stata subito intrapresa e spinta energicamente.

Sarà così soppressa quella soluzione di continuità che ritardava, causa il trasbordo, l'invio delle truppe e degli approvvigionamenti nella Manciuria.

A proposito di questa ferrovia, oramai famosa, l'*Économiste Européen* ci fornisce le seguenti notizie.

Dopo l'annessione alla Siberia delle vaste regioni dell'Amur, avvenuta nel 1858, i domini dello Czar si estesero dal Baltico al mare del Giappone: di qui la necessità di stabilire questa colossale strada ferrata che mettesse in valore le ricchezze delle contrade nuove e collegasse l'impero al porto di Vladivostok, libero di ghiacci durante otto mesi dell'anno.

L'*« ukas »* del 17 marzo 1901 stabilì il tracciato della transiberiana, terminata il 9 novembre 1901.

L'avvenimento aveva una considerevole importanza dal punto di vista strategico ed economico.

Sotto quest'ultimo punto di vista fu specialmente considerato in Russia, dove allora la possibilità d'una guerra nell'Estremo Oriente non passava per la testa a nessuno.

Attraversando il paese per una lunghezza di 7000 verste, diceva una nota del Ministro De Witte, e collegata alla vastissima rete delle vie fluviali della Siberia, questa ferrovia darà energico impulso e sviluppo economico ai possedimenti russi nell'Asia e vivificherà tutti i rami del commercio e dell'industria. L'agricoltura siberiana sarà messa in condizioni favorevolissime, e da una parte troverà nuovi sbocchi e dall'altra potrà fornire lavoro alle classi operaie, che ora ne difettano.

Così potrà compiersi un punto importante del programma del Governo: la distribuzione, cioè, dei contadini della Russia europea, che ora soffrono per l'insufficienza dei loro lotti coltivabili sopra i vasti terreni che si stendono oltre l'Ural.

In seguito, proseguiva il De Witte, la transiberiana contribuirà ai progressi delle industrie metallurgiche degli Urali e della Siberia, aprendo degli sbocchi nei limitrofi paesi dell'Asia.

Finalmente la nuova ferrovia è di una peculiare importanza per l'industria aurifera, che manca di macchine e di operai, e trovasi ora isolata nello sviluppo generale delle industrie russe.

I risultati immediati dell'esercizio sorpassarono, fino dai primordi, le previsioni.

Il numero dei viaggiatori aumenta in misura costante dal 1897 al 1902; in questo ultimo anno ha sorpassato quattro volte quello del 1897, toccando 1,334,828 contro 352,202.

Ma non è solo nel trasporto dei passeggeri che la transiberiana serve al compito del transito internazionale; il traffico delle merci è pure importante.

I due problemi che la costruzione della ferrovia ha risolto sono stati: 1° di attivare gli scambi fra la Russia d'Europa e la Siberia, e di aumentare man mano la produzione industriale di quest'ultima regione; 2° di modificare le condizioni commerciali fra la Russia e l'Europa, ed in modo particolare cogli Stati dell'Estremo Oriente.

Fra le merci esportate dalla Siberia, tengono il primo posto i cereali (42 per cento della esportazione totale); sono spediti all'estero dai porti di Reval, Libau, Pietroburgo e Riga. Vengono in seguito i prodotti dell'allevamento del bestiame e della coltura animale, come carne, selvaggina, burro (spedito specialmente nel mercato di Londra mediante vagoni frigoriferi), sego, pelli, lana, uova.

Come carico di transito viene il primo luogo il thè, il cui trasporto aumenta ogni anno.

E non è solo il commercio siberiano che ha subito una influenza vivificante dalla costruzione della ferrovia; gli stabilimenti industriali sono aumentati negli ultimi dieci

anni; nel 1890 erano 6636, ed impiegavano 21,469 operai, dando un valore di produzione di 10,441,850 rubli; nel 1901 erano cresciuti a 16,171 con 40,676 operai, ed una produzione di 35,708,000 rubli.

Il Raffolovich ha calcolato il costo di costruzione della transiberiana in 384,604,000 rubli, ossia fr. 1,026,894,000. Questa somma rappresenta, per uno sviluppo di 6005 chilometri, una spesa di fr. 171,005.50 al chilometro.

Aggiungendo a questa le spese di costruzione delle linee da Ekaterimbourg a Tseliambisk e da Perm a Kotlas, si arriva ad un totale di fr. 1,154,830,000.

Se si paragona la costruzione dell'Est-cinese, ossia della transmancese, si vede che questa è stata un poco più costosa per le difficoltà ivi incontrate.

Per 2536 chilometri si sono dovuti spendere 253,496,850 rubli, pari a fr. 675,999,600, ciò che rappresenta 99,948 rubli, pari a fr. 266,201 al chilometro.

Insomma, la rete totale, Transiberiana ed Est-cinese prese insieme, sono costate 940,259,401 rubli, pari a franchi 2,538,700,000.

Per ora questo immenso capitale è peso infruttifero; la grandiosa linea, finchè durerà la guerra, sarà esclusivamente adibita alle necessità strategiche; ma quale che sia il risultato finale della guerra, questa grande strada è destinata a sconvolgere il commercio fra l'Europa e l'Estremo Oriente, a vantaggio della Russia ed a scapito inevitabile delle nazioni che debbono continuare a servirsi delle vie marittime.

L'ESERCIZIO CELERE SULLE FERROVIE

(Cont. e fine — Vedi N. 36).

Il v. Borries lamenta che all'epoca della costruzione della ferrovia Nürnberg-Fürther, una delle prime aperte all'esercizio in Germania, l'ufficio locale di sanità richiese che d'ambo i lati della strada ferrata fossero piantati, vicinissimi gli uni agli altri, degli alberi d'alto fusto, acciocchè i passeggeri non risentissero danno dalla corsa celere della locomotiva. Fortunatamente gli alberi non furono piantati, ma anche ora, all'inizio dell'adozione delle grandi velocità, si torna a parlare dei gravi disturbi che essa potrà portare ai viaggiatori.

Per la felice riuscita degli esperimenti sulla Zossen-Marienfelde, si può oggi asserire che le grandi velocità non presentano nulla di straordinario. L'esercizio elettrico a grande velocità non è quello che taluno si è compiaciuto dipingere, cioè un qualche cosa di spaventoso ed indomabile, ma un meccanismo perfezionato che obbedisce docilmente alla mano del conducente; questi manterrà il proprio locomotore alla velocità di 150 e più km. con la stessa tranquillità con cui gli odierni macchinisti mantengono i 90 km.

Una questione importante da risolvere è anche il valore da adottarsi per la velocità. Secondo molti di coloro che hanno seguito da vicino gli esperimenti sulla Marienfelde-Zossen, la velocità di 150 km., al massimo di 160, sarebbe in ogni caso la più indicata per gli scopi della trazione elettrica a grande velocità, poichè il risparmio di tempo che potrebbe ottenersi spingendo la velocità fino a 200 km., non sarebbe compensato dalle difficoltà dell'esercizio e dalle maggiori spese, le quali ultime aumenterebbero di circa l'80 0/0. Con le anzidette velocità di 150 a 160 km., gli armamenti attualmente adottati nelle ferrovie a forte traffico e percorse da treni celeri e pesanti, con rotaie da 40 o 41 kg. a metro lineare, non avrebbero bisogno di essere cambiati, soprattutto se gli assi delle vetture elettriche non fossero caricati di 16, ma di sole 12 tonnellate. Le rotaie dovrebbero però essere molto saldamente connesse alle traverse e la posa dovrebbe esser fatta e conservata con la massima cura.

È stato detto che per le ferrovie celeri le rotaie dovrebbero essere saldamente fissate ad opere murarie o in ferro

onde essere garantiti che conservino inalterata ed esatta la loro posizione. Nessun ferroviere giudicherebbe però ciò conveniente. Gli urti che le ruote trasmettono alle rotaie, urti che coll'aumentare della velocità possono diventare fortissimi, ad onta della cura con cui sia tenuto l'armamento, diverrebbero pericolosi contro rotaie rigide; mentre l'esperienza dimostra che possono essere senza danno trasmessi dalle rotaie alle ordinarie traverse, e da queste alla massicciata e al suolo. Il consolidamento del binario non deve già ottenersi col suo irrigidimento, ma coll'aumentare il numero e le dimensioni delle traverse e col curare la qualità, quantità e disposizione del ballast. Per questa stessa ragione i cuori non dovranno essere costituiti di pezzi rigidi, ma di pezzi di rotaie. Nulla sarà da variare negli scambi, poichè come essi sopportano il transito degli attuali treni celeri pesanti, sopporteranno egualmente quello dei futuri celerissimi, che, per le ragioni finora esposte, non solleciteranno maggiormente l'armamento.

I passaggi a livello che, del resto, nelle ferrovie principali tendono a scomparire, dovrebbero evitarsi per quanto è possibile nell'esercizio celere elettrico; ma quando ciò non riesca, dovrebbero essere muniti dei più perfezionati sistemi di segnalazione. Difficilmente di fronte agli ostacoli che eventualmente possono incontrarsi in questi passaggi, per effetto del movimento sulla strada ordinaria, anche gli attuali treni a vapore possono fermarsi; essi li superano, invece, senza per ciò uscire dalle rotaie. Questi rari casi possono presentarsi anche con l'esercizio elettrico, e v'è stato chi ha espresso il dubbio che essi possano riuscire fatali per le vetture correnti a così grande velocità; ma è chiaro che maggiore è la velocità, e più facilmente l'ostacolo viene tolto di mezzo al binario, e minore è il danno che i veicoli correnti sulle rotaie possono risentirne. Le esperienze, pur troppo non infrequenti, dei disastri ferroviari dimostrano inoltre che le vetture a carrello inter-comunicanti sono quelle che meglio resistono agli urti, anche violentissimi.

Il sopraggiungere d'un treno elettrico addosso ad un più lento treno a vapore non è a temersi, poichè attualmente i sistemi di esercizio e di segnalazione sono così perfezionati, che il caso non può verificarsi che per circostanze assolutamente eccezionali.

Vi saranno dei periodi della giornata in cui i treni elettrici dovranno succedersi a brevi intervalli, per esempio, di due ore. Entro questi stessi periodi potranno correre sugli stessi binari anche gli ordinari treni a vapore per persone e per merci a velocità di 40, di 30 ed anche di 20 km. all'ora, i quali potranno liberamente percorrere rispettivamente km. 90, 60 e 40 prima di essere superati. Così fra i treni elettrici che si succedono, per esempio, ad intervalli anche d'un'ora, potranno intercalarsi anche altri treni elettrici, che corrono, per esempio, a soli 80 km., e che potranno quindi aver liberi avanti a sé anche 120 km., senza tema di essere sorpassati.

Tutti questi treni, sia a vapore che elettrici, potranno quindi comodamente servire il traffico locale, con velocità anche doppia di quella attualmente usata, senza intralciare il servizio celere del traffico a grande distanza, disimpegnato dai direttissimi elettrici. Del resto, uno studio accurato dell'orario dei treni lungo la linea in cui si vuole introdurre l'esercizio celere elettrico permette facilmente di constatare se e fino a quale punto è possibile trovarvi posto per i treni del nuovo esercizio.

Il v. Borries esamina quindi le condizioni in cui potrebbe svolgersi l'esercizio celere elettrico in alcune linee tedesche. Nella Berlino-Amburgo, per esempio (lunga 285 chilometri), il traffico più intenso ha luogo nelle ore della mattina e della sera.

Potrebbero quindi stabilirsi delle partenze dei celerissimi elettrici ad intervalli di un'ora, dalle 8 alle 12 e dalle 18 alle 22, e ad intervalli di due ore, dalle 12 alle 18. Ciò farebbe 12 viaggi di andata e ritorno in luogo dei 4 attuali. Impiegando due ore nel viaggio, la corrente elettrica verrebbe usfruita abbastanza regolarmente. Per ser-

vizio delle merci a piccola velocità, che ha luogo di notte, resterebbero libere in ogni direzione circa 11 ore e mezza. Treni ordinari passeggeri, treni celeri merci e treni locali potrebbero intercalarsi fra i direttissimi, specialmente dalle 12 alle 20.

Nessuna difficoltà vi sarebbe ad introdurre il nuovo esercizio anche sulla Spandau-Friedrichruhe; solo sarebbe necessario aumentare i binari nei tratti Berlino-Spandau e Friedrichruhe-Amburgo, poichè gli attuali sono arrivati in questi tratti al massimo della loro potenzialità. Particolarmente indicato poi sarebbe l'esercizio elettrico celere sulla linea Berlino-Postdam-Wildpark, nella quale l'enorme traffico locale potrebbe essere servito da un numero di treni elettrici doppio di quelli attuali a vapore. Quivi, secondo il v. Borries, sarebbe sufficiente anche la velocità di 120 chilometri, poichè con essa si otterrebbe già di abbreviare della metà il tempo del percorso rispetto all'attuale. Il treno di sole 3 o 4 vetture richiederebbe appena 450 cavalli. Un tale esercizio renderebbe ancora più evidenti i vantaggi della trazione elettrica e sarebbe una nuova attrattiva per la capitale dell'impero.

In altre linee più lunghe e di maggior traffico l'impianto dell'esercizio celere elettrico non sarebbe così facile come negli esercizi citati.

Sulla Berlino-Colonia, per esempio, solo il tratto Spandau-Löhre lascierebbe posto per il nuovo esercizio; nel rimanente della linea i binari dovrebbero essere aumentati.

Il v. Borries intravede come conseguenza del nuovo esercizio una netta separazione fra il servizio passeggeri a grande velocità e quello a piccola, altrettanto vantaggioso quanto la separazione fra il servizio merci e il servizio viaggiatori.

Un'analisi dettagliata delle spese e dei profitti dell'esercizio elettrico a grande velocità non può farsi in linea generale, e ad ogni modo importerebbe uno studio lungo e profondo, per il quale non si hanno ancora tutti gli elementi. Il v. Borries afferma tuttavia che allorché la forza di trazione non sia troppo onerosa e il traffico sia abbastanza notevole, non v'è dubbio che esso non possa riuscire, oltre che vantaggiosissimo per il pubblico, anche remunerativo per l'esercente.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

La Galleria del Sempione.

Riceviamo da Iselle questa sconsolante informazione:

Martedì, 6 corrente, una sorgente di acqua termale venne incontrata all'attacco sud, alla progressiva 9140, la quale, riscaldando l'aria della galleria, specialmente nell'ultimo chilometro, rende penosissimo il lavoro agli operai.

Si dovettero sospendere i lavori all'attacco, in attesa che l'impianto di refrigerazione dell'aria possa funzionare regolarmente.

Si pomperanno a tale effetto 100 litri di acqua fredda alle sorgenti trovate alla progressiva 4500 e si manderanno lungo una condotta di 250 mm. di diametro sino all'avanzata.

La temperatura dell'acqua è di 45°, e il suo volume di 50 litri al minuto secondo.

Come i nostri lettori ricorderanno, l'attacco di Briga, che già trovavasi in contropendenza, venne sospeso alla fine del maggio scorso, alla progressiva 10,382, causa potenti sorgenti di acqua calda. Si decise allora di continuare l'avanzata dal solo attacco sud.

Mancano oggidi 245 metri fino all'incontro dei due attacchi. Trovandosi questo nucleo di rocce in un cal-

care acquifero, con temperatura di 45°, l'incontro che speravasi potersi effettuare nell'ottobre subirà un ritardo di alcune settimane.

Questo nuovo incaglio costerà fatica, tempo e quattrini all'Impresa, nonchè un'altra dilazione del sospirato compimento della grande opera.

><

Nuovi lavori pubblici e ferroviari autorizzati.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori, per l'ammontare complessivo di circa L. 600,000.

Rettifica del tratto della strada nazionale n. 1, compreso fra il ponte sul Rio Clendis, presso Ampezzo, ed i piani di Pignea (Udine), L. 29,600;

Lavori stradali nelle provincie di Belluno, Campobasso, Firenze e Messina, L. 29,700;

Lavori idraulici nelle provincie di Modena, Treviso e Venezia, L. 35,500;

Lavori di bonifica nelle provincie di Catania, Grosseto, Modena e Roma, L. 22,400;

Lavori e provviste occorrenti per la bonificazione delle paludi dette « Margi di Milo », presso la Torre Sibiliana, in Comune di Marsala (Trapani), L. 123,000.

Lavori ferroviari, L. 351,880.

><

I prossimi lavori pubblici.

Sono in gran parte raccolti e coordinati gli elementi di un piano generale di lavori pubblici da eseguirsi con fondi dello Stato, delle Provincie, dei Comuni e dei Consorzi nel periodo di maggiore disoccupazione, destinata quest'anno ad aumentare per il ritorno di un certo numero di emigranti, che non trovano sufficiente lavoro in America.

Intanto il ministro Tedesco sta applicando una serie di provvedimenti, tra i quali quello di aumentare con ingegneri-capi anziani la forza numerica del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, allo scopo di accelerare l'esame dei progetti e le disposizioni di appalto.

Dal 1° gennaio al 31 agosto furono disposti appalti di opere pubbliche per una somma complessiva che supera i 33 milioni, cioè L. 11,185,100 nelle provincie settentrionali, L. 4,693,300 nelle provincie centrali, L. 11,980,900 nel Mezzogiorno continentale e L. 5,456,300 in Sicilia e nella Sardegna.

><

Per i progetti di opere dello Stato.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, ritenuta l'opportunità di esaminare quali aggiunte o modificazioni occorra introdurre nel regolamento, approvato con decreto ministeriale 29 maggio 1895, per la compilazione dei progetti di opere dello Stato, che sono nelle attribuzioni del Ministero dei Lavori Pubblici: ritenuta l'utilità di un capitolato speciale tipo, che per ciascuno dei servizi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici contenga opportune disposizioni di ordine tecnico e amministrativo, e ciò nell'intento di meglio tutelare gli interessi dello Stato e di conseguire speditezza ed uniformità nella compilazione dei progetti di lavori, ha istituito una Commissione con l'incarico di proporre modificazioni ed aggiunte al regolamento 29 maggio 1895, e di presentare altresì disegni di capitolati speciali d'appalto per opere di nuova costruzione e di manutenzione.

La commissione è composta dei signori: — Presidente: Miceli, ispettore superiore del Genio Civile — Membri: Inglese, ispettore superiore del Genio Civile; Botto, in-

gegner-capo del Genio Civile; Leoni, ingegnere-capo del Genio Civile; Bruno G. B., ingegnere-capo del Genio Civile; Vetrari, Joele, Chierasco, Bruno Tommaso, Marzollo e De Rossi, capi-sezione nell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici — Segretari: Pedone, ingegnere del Genio Civile; Di Scanno, segretario nel Ministero dei Lavori Pubblici.

La Commissione dovrà presentare le sue proposte entro il 30 novembre 1904.

><

Ferrovia elettrica Domodossola-Locarno.

La seduta che preannunciammo nel precedente numero e che si tenne in Santa Maria Maggiore la scorsa domenica dal Comitato promotore, nominò il Comitato esecutivo, composto di 11 membri, fra cui 3 del Canton Ticino.

L'intervento del Canton Ticino facilita assai il compito del Comitato, perchè la linea che prima presentavasi di interesse puramente locale, viene ad assumere una grande importanza inter-regionale.

Fra i membri del Canton Ticino vi ha il sindaco di Locarno, avv. Balli, che ebbe ancora a dichiarare come trattandosi di una ferrovia internazionale, non può mancare il concorso stabilito per legge da parte del suo governo. E' quindi certo che l'iniziativa ha, da questo appoggio, valido impulso.

><

Fra la Sicilia e il Continente.

Per facilitare il movimento dei forestieri fra il Continente e la Sicilia, fu convenuto, nella recente Conferenza oraria internazionale di Copenaghen, di attivare, dal 1° dicembre al 31 maggio, un'altra coppia di treni diretti diurni fra Messina e Napoli in coincidenza, da una parte coi treni dell'isola e dall'altra con quelli da e per Roma, l'Alta Italia e l'estero.

La partenza da Napoli avrà luogo poco dopo le 7, e l'arrivo a Messina verso le 21. Il treno in senso inverso partirà da Messina dopo le 9, e sarà a Napoli alle 23 circa.

I nuovi diretti porteranno una vettura ristorante.

Il 15 corrente avrà luogo, al Ministero dei Lavori Pubblici, una riunione di funzionari del Governo e della Società per fissare definitivamente le modalità di servizio dei treni stessi in relazione alla nuova linea di *ferry-boats*, che prossimamente verrà aperta fra Villa S. Giovanni e Messina.

><

Congresso Internazionale dei Tramways.

Il giorno 13 corr. avrà principio a Vienna il Congresso internazionale tramviario indetto dall'Unione Internazionale dei Tramways, con sede a Bruxelles.

Oltre ai delegati delle principali nostre Società, il Ministero dei Lavori Pubblici sarà pure rappresentato dal comm. Rota, ispettore superiore delle Strade Ferrate, e dal cav. Capello, ispettore principale del R. Ispettorato.

><

Il porto di Trieste commercio, ferrovie, navigazione.

Il console inglese a Trieste, sig. Churchill, ha mandato al *Foreign Office* un particolareggiato rapporto sul commercio di quella città e sulle ferrovie che vi fanno capo.

Il porto di Trieste, scrive il console, è divenuto insufficiente al suo grande movimento commerciale. E' sopra tutto sentita la mancanza di magazzini per le merci in transito; pertanto il Ministro austriaco del Commercio e delle Finanze è stato autorizzato a contrarre un prestito al

4 0/0 per l'importo di 46,000,000 di corone, che sarà speso in lavori di ingrandimento ed adattamento del porto.

La ferrovia Klagenfurt-Villach-Trieste unirà presto questo centro commerciale, in modo diretto ed indipendente dalla già esistente linea della Südbahn, a Vienna, Praga e Berlino, mentre la ferrovia del Tauri metterà Trieste in diretta comunicazione colla Baviera ed abbrevierà di 364 chilometri la distanza tra Ostenda e Trieste. Monaco di Baviera sarà avvicinata a Trieste, rispetto a Genova e Venezia, di oltre 200 chilometri.

Questa nuova rete ferroviaria darà indubbiamente un grandioso sviluppo al movimento commerciale del porto di Trieste, il cui tonnelloaggio dal 1898 al 1902 è aumentato da 2,063,000 tonn. a 2,500,000 tonn. e cioè del 5 1/2 0/0 all'anno.

Oltre 10,000 navi entrano annualmente nel porto di Trieste e come tonnelloaggio la bandiera austriaca tiene il primo posto, seconda viene la bandiera italiana, terza l'inglese, quarta la greca e quinta l'ottomana.

Il tonnelloaggio britannico è in grande aumento, ma il fatto si spiega agevolmente per l'istituzione della nuova linea esercitata dalla « Cunard » fra i porti adriatici e New York.

Secondo il rapporto, le condizioni finanziarie del « Lloyd » austriaco sono migliorate e tutti i servizi sono cresciuti.

Così per facilitare le comunicazioni colla Cina è stata istituita una linea mensile diretta con Shanghai, mentre prima si effettuavano soltanto otto partenze per anno.

I piroscafi del « Lloyd » esercitano pure la linea Trieste-Kobé 16 volte all'anno e fanno 25 viaggi annuali a Bombay.

E' pure stata resa mensile la linea Trieste-Durban (Africa Orientale). La « Deutsche Ost Afrika Linie » ha pure istituita una partenza mensile da Trieste per Capetown, toccando i principali porti dell'Africa Orientale, mentre la Compagnia Austro-Americana ha conchiuso una convenzione col Governo degli Stati Uniti ed altre con Compagnie ferroviarie del Messico e dell'America Centrale.

Per iniziativa del signor Milanovich si inaugurerà presto una linea da Trieste all'Argentina, toccando i principali porti della Dalmazia.

>>

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare lavori provvisoriamente deliberate).

Presso la Società Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Avenza. Delle 28 Ditte ammesse alla gara, 24 hanno presentato offerta di ribasso e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ing. Paolo Margara, di Massa, che ha fatto il ribasso del 24.35 per cento.

— Il 1° corrente, presso la medesima Società, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Carrara. Delle 29 Ditte ammesse alla gara, 23 presentarono offerta e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Aurelio Callegari, di Parma, che fece il miglior ribasso (24.04 per cento).

(Gara lavori aperta).

Il 14 corrente, alle ore 11, presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione della nuova uscita dallo scalo della stazione di Milano Porta Garibaldi, verso le vie Tazzoli e D'Azeglio.

(Licitazione privata fornitura scaldapiedi).

Il 17 corrente, alle ore 15, presso la Società Mediterranea, avrà luogo la licitazione privata per la fornitura di 2000 cassette per scaldapiedi.

(Gara piattaforma girevole).

La Società Mediterranea ha indetto per il 24 andante mese, alle ore 15, la gara per la provvista di una piattaforma girevole completa, del diametro di m. 18, occorrente per la stazione di Iselle. La gara sarà a licitazione privata.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Impianti per la disinfezione dei carri).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato la proposta per l'esecuzione degli impianti necessari nelle stazioni di Bari e di Barletta, per provvedere al lavaggio ed alla disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame, per la spesa di L. 9290.

(Contratti stipulati).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate, per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Ditta Luigi Biraghi, di Milano, per la fornitura e collocamento in opera di una travata metallica per il sottopassaggio al km. 47.272 della linea Mestre-Cormons, in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Conegliano;

Ditta Ubaldo Giordani, per l'esecuzione della scogliera nel fiume Chienti, al km. 248.831 delle linee Bologna-Otranto;

Ditta Ermenegildo Galeazzi, per la sistemazione del servizio di acqua nella stazione di Ravenna;

Ditta Nicola Lisciani, per la esecuzione dei lavori murari occorrenti per impiantare un serbatoio in cemento armato nella stazione di S. Benedetto del Tronto, per la rifornimento accelerata dei treni della Valigia indiana;

Ditta Carlo Gabellini e C., per la provvista e collocamento in opera di un serbatoio in cemento armato nella stazione di S. Benedetto del Tronto, per la rifornimento accelerata dei treni della Valigia indiana.

(Nuovi rifacimenti binari).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato le proposte per i nuovi rifacimenti e rinnovamenti di binari, da eseguirsi sulle linee e nelle stazioni della Rete.

><

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Fornitura d'acqua potabile ai pozzi dei caselli 42, 43 e 44 e della stazione di Quincinetto, sulla linea Ivrea-Aosta, L. 2000.

Consolidamento e sistemazione a sinistra ed a monte della ferrovia Ciampino-Velletri-Segni, al km. 28.120-28.245, L. 4000.

Alzamento delle livellette fra i km. 135.171-135.623 della linea Taranto-Reggio in corrispondenza all'attraversamento del rio Vallone, L. 3600.

Impianto d'una passerella metallica per la continuità delle comunicazioni stradali attraverso la tratta d'alveo deviata dal fiume Sacco, sulla linea Roma-Napoli, lire 30,700.

Costruzione della fognatura della casa in Corso Vercelli a Milano, L. 1120.

Impianto di suonerie di controllo della posizione dei dischi proteggenti la stazione di Cannitello, L. 1490.

Contromurazione d'un masso pericolante sulla costa sovrastante allo sbocco Reggio della galleria Arma fra le stazioni di Acquafredda e di Maratea, sulla linea Battipaglia-Reggio, L. 800.

RETE ADRIATICA:

Lavori occorrenti per la fornitura accelerata dei tenders dei treni diretti e direttissimi nella stazione di Reggio Emilia, verso Bologna, L. 6600.

Impianti necessari per provvedere al lavaggio ed alla disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Termoli, L. 2700.

Sistemazione del capannone falegnami e verniciatori nelle Officine di Lucca, L. 8200, di cui L. 7000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione della tettoia sul piano caricatore della stazione di Foligno, L. 2670.

Ripristino e rafforzamento delle opere a difesa del ponte in muratura sul torrente Cordevolo al km. 72.430 della linea Treviso-Belluno, L. 17.550, di cui L. 15.000 per i lavori da appaltarsi.

Deviazione dell'acquedotto del Serino di acqua per il rifornitore della stazione di Aversa, L. 1450.

Costruzione del muro di chiusura della ferrovia presso il passo a livello al km. 1.317 della diramazione al porto di Brindisi, L. 1065.

Lavori occorrenti per l'acceleramento della fornitura d'acqua dei treni diretti ascendenti nelle stazioni di Tivoli, Arsoli ed Avezzano, L. 17.000.

Modificazione della deviazione della strada provinciale di Bussi, L. 2200.

RETE SICULA:

Consolidamento della frana a valle della rimessa locomotive della stazione di Castrogiovanni, L. 41.170.

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto di un nuovo filo telegrafico diretto fra le stazioni di Lecce e di Como, L. 17.060.

Impianto di una comunicazione fra la seconda e la terza linea allo scopo di utilizzare il binario di seconda per le partenze dei treni viaggiatori nella stazione di Venezia-Santa Lucia, L. 6350.

Risanamento di due locali d'alloggio nel fabbricato viaggiatori di Macherio, lato Usmate, L. 200.

Prolungamento del marciapiede fra la terza e la quarta linea nella stazione di Verona Porta Vescovo, L. 3100.

Modificazioni alla stadera a ponte della stazione di Mappello-Ambivere, L. 270.

Riduzione ad uso dormitorio della sala adibita al deposito delle merci nella stazione di Legnago, L. 1750.

Costruzione di 5 pennelli a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore al km. 125 della linea Foggia-Napoli, L. 19.000.

Costruzione di una latrina isolata presso la casa cantoniera al km. 11.506 della linea Bergamo-Lecco, L. 580.

Impianti per provvedere al lavaggio ed alla disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nelle stazioni di Frasso, Telesse, Dugenta e Aversa, L. 3220.

Provvedimenti da adottarsi nella stazione di Termoli onde assicurare la pronta rifornimento dei treni celeri della valigia indiana, L. 16.750.

Ulteriori riparazioni alla travata metallica del ponte sulla Pieve al km. 30.902 della linea Faenza-Firenze, L. 21.000.

Trasformazione della stadera a ponte destinata alla stazione di Gambettola, L. 980.

Lavori per il miglioramento degli alloggi dell'ex-rimessa vetture nella stazione di Sulmona, L. 3660.

Sostituzione di piattaforma nella stazione di Barletta, L. 7090.

Impianto di un idrante per l'immissione d'acqua nei carri serbatoi di transito nella stazione di Lecco, L. 350.

Sistemazione del rifornitore della stazione di Frasso-Dugenta, L. 530.

Applicazione di apparecchi di controllo al segnale di protezione della fermata di Rocca di Fondi, L. 1740.

Impianto di una condotta di derivazione per l'acqua potabile dalla galleria S. Salvatore alla stazione di Campobasso, L. 770.

Impianto di comunicazioni telegrafiche e telefoniche allo scalo succursale della stazione di Bologna, L. 1740.

Impianto d'un pozzo tubolare con pompa presso la casa cantoniera al km. 91.765 della linea Mestre-Cormons, L. 1500.

RETE MEDITERRANEA:

Formazione di una briglia di prismi in calcestruzzo allo sbocco della prima luce del ponte della Sesia presso Vercelli, L. 3500.

Costruzione di un sottopassaggio in muratura di metri 3.50 di luce al km. 38.514 della linea San Giuseppe-Acqui, L. 14.100.

Sistemazione del segnalamento a disco nella stazione di Castellino del Chianti, L. 215.

Impianto d'una suoneria elettrica di controllo al disco della stazione di Torre Melissa, L. 400.

Risanamento degli Uffici del Magazzino del Materiale nella stazione di Roma Termini, L. 1070.

Modificazioni ai binari merci nella stazione di Cremona, L. 2200.

Consolidamento di due pennelli a difesa della strada nazionale e della ferrovia fra l'imbocco Spezia della galleria di Fornovo ed il casello 24 della linea Parma-Spezia, L. 22.830.

Provvista di 140 carrozze e di 25 bagagliai in sostituzione di altrettanti rotabili da mettersi fuori uso, lire 2.887.994.

Acquisto di 2000 cassette scaldapiedi, L. 22.550.

Applicazione della condotta per il freno Koerting e dei parafanali, tipo R.S.S., a due bagagliai, L. 180.

Impianto dell'illuminazione a gas nei locali dell'Ispettorato principale della stazione di Roma-Termini, L. 360.

RETE SICULA:

Provvista dei materiali d'esercizio occorrenti per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Messina, L. 2500.

Riparazione e consolidamento della galleria di Cefalù della linea Palermo-Messina, L. 5400.

Surrogazione delle custodie lunghe a quelle corte, ai respingenti di 200 carrozze e di 100 carri, L. 10.800.

Esecuzione dei lavori per la protezione contro la malaria dei fabbricati viaggiatori e delle case cantoniere situate in zone malariche della rete, L. 126.260.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Domodossola-Iselle. — Informano da Iselle che il compimento della linea Iselle-Domodossola è imminente.

Le opere murarie della linea, ad eccezione di qualcuna, sono terminate e costituiscono delle vere meraviglie edilizie, soprattutto i grandiosi muraglioni tra S. Giovanni e Iselle. Resta a terminarsi la galleria elicoidale.

Ferrovia elettrica direttissima Bergamo-Milano. — Su istanza del Circolo commerciale, agricolo, industriale, il Consiglio provinciale di Bergamo, nonostante l'opposizione interessata dell'on. Engel, rappresentante di Treviglio, ha deliberato di concorrere colla somma di lire mille nelle spese per progetto di una linea elettrica che metta in diretta comunicazione Bergamo con Milano e cogli altri centri importantissimi che a Milano fanno capo.

Ferrovia Livorno-Vada. — Presso il Ministero dei Lavori Pubblici è stata firmata la convenzione per la concessione alla provincia di Livorno della costruzione della ferrovia da Livorno a Vada.

Firmarono la concessione: per il Governo, i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, on. Tedesco e Luzzatti, per la Provincia, il presidente della Deputazione provinciale, comm. Galeotti.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascsero a L. 5,279,842, con un aumento di L. 78,466.99 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1904 si ragguaglia a L. 28,138,764, presentando un aumento di L. 1,022,976.92 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 4,835,274.30, con un aumento di lire 200,792.68 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1904 si ragguaglia a L. 96,881,884.83, e presenta un aumento di L. 6,811,341.83 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascsero a L. 388,818, e presentano un aumento di L. 31,818 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1904 ammontano a L. 1,829,014, con un aumento di L. 96.237 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

La grande stazione svizzera del Sempione. — Venne inaugurata la grande stazione svizzera del Sempione di Briga. La stazione, grandiosa e bellissima per linee architettoniche, sorge sulla riva sinistra del Rodano. Fu costruita da operai italiani.

Ferrovie della Sudbahn (Lombarde). — In seguito a voci sparse con intenzione da taluni giornali finanziari di Berlino, la *Zeit* scrive che per parecchi anni

ancora gli azionisti delle Ferrovie Lombarde (Sud Austria) non potranno probabilmente contare sulla ripresa dei dividendi. Nelle sfere dell'amministrazione della Società si è assai ostili alle mene della speculazione sulle azioni delle Lombarde.

Le Ferrovie tedesche nel 1903. — Il Ministro dei Lavori Pubblici prussiano ha pubblicato delle statistiche interessanti sul traffico delle ferrovie tedesche durante l'esercizio 1903. In detto anno le merci trasportate ascsero a 142,636,318 tonn. Le stazioni del bacino delle Ruhr hanno ricevuto 46,108,470 tonn. e spedite 18,554,912, e cioè il 32.2 0/0 degli arrivi e il 13.2 0/0 delle spedizioni. Le spedizioni per l'estero ascsero a 22,961,468 tonn. e gli arrivi a 15,745,377.

Durante l'anzidetto esercizio furono trasportati 44 milioni di tonnellate di olio per l'estero.

Le esportazioni si ripartiscono come segue fra i diversi paesi esteri: Austria-Ungheria 61.1 0/0; Lussemburgo 11.7; Russia 8.8; Belgio 7.4; Olanda 6.5. La Francia figura all'esportazione per il 7.6 0/0; il Lussemburgo per l'8.9; il Belgio per il 13.5; e l'Austria-Ungheria per il 31.8.

Le locomotive inglesi. — Si è spesso attribuito alla qualità del carbone inglese la superiorità che presentano generalmente le locomotive inglesi, dal punto di vista della potenza. Il sig. Busse, ingegnere in capo delle Ferrovie danesi, critica questa opinione. Le locomotive danesi non consumano che dei carboni inglesi e tedeschi, e Busse ha comparato i migliori combustibili di questi due paesi. Le cifre di vaporizzazione ottenute sono affatto uguali fra essi e nondimeno il rendimento delle locomotive inglesi è superiore a quello delle locomotive danesi e germaniche.

Secondo l'*Organ für die Fortschritte des eisenbahnwesens*, le ragioni di questo fatto sarebbero le seguenti: gli inglesi annettono alla questione di velocità un grande valore, e la concorrenza da questo punto di vista ha fatto sorgere dei tipi di locomotive sempre più perfetti. In Inghilterra si marcia giornalmente alla potenza massima e non si accorda premio sull'economia di combustibile, contrariamente di ciò che si fa sul continente. Infine i regolamenti inglesi non limitano la velocità e non impongono dei para-scintille alla base delle ciminiere delle locomotive, e si sa che questi para-scintille danno luogo ad una notevole economia nel tiraggio.

Ferrovia di Bagdad. — Mandano da Costantinopoli all'*Information* che la Società della Ferrovia di Bagdad ha stipulato un accordo colla Compagnia di Anatolia. Secondo questo accordo, la Compagnia di Anatolia prende a suo carico il servizio del primo tronco di venti chilometri per conto della Società di Bagdad. Un'indennità sarà pagata, in cambio, alla Società di Anatolia.

Notizie Diverse

Lo sviluppo dei telefoni negli Stati Uniti ed a Parigi. — Il *Bollettino delle Poste e Telegrafi* reca le seguenti notizie:

« L'industria telefonica degli Stati Uniti rappresenta un capitale di circa 450 milioni di dollari. Vi sono oltre 4000 reti con 2,315,297 telefoni di ogni tipo, a mezzo dei quali vennero scambiati, durante il 1902, più di 5 miliardi di conversazioni telefoniche. Questa industria tiene occupati 64,628 impiegati, che sono pagati con 26,369,735 dollari.

Gli azionisti di tutte le Società si ripartirono nello stesso anno la somma di 86,825,536 dollari.

Oltre alle 4000 reti suaccennate, vi sono negli Stati Uniti 4985 linee rurali indipendenti, a cui si ricordano 55,747 telefoni e 994 Cooperative, pure rurali, con 89,316 apparati.

Tutte queste linee hanno uno sviluppo totale di 4,900,450 miglia di fili e vi sono collegati 2,371,044 telefoni.

Secondo recenti statistiche, la rete telefonica di Parigi conta attualmente 35 mila posti principali e 15 mila posti supplementari. Gli abbonati scambiano in media 385,000 comunicazioni al giorno. Ogni telefonista serve un gruppo di 100 abbonati e dà circa 1100 comunicazioni durante la giornata, che va dalle 7 del mattino alle 9 di sera. Nell'ora di maggior lavoro, dalle 10 alle 11 antimeridiane, ogni telefonista stabilisce 160 comunicazioni ».

Automotrici ferroviarie. — L'ing. Landini, direttore del Tram a vapore Bologna-Vignola, ha avuto la lodevole iniziativa di far costruire un piccolo carrello automobile con motore a benzina.

Questo veicolo è destinato specialmente al servizio di sorveglianza della linea; ma crediamo sia anche intenzione dell'ing. Landini di servirsene, per quanto lo permetta la modestia del veicolo, per formarsi un concetto dei risultati economici e pratici che si potrebbero avere coll'uso del motore a scoppio in determinate contingenze del servizio tramviario.

Il carrello può contenere 5 o 6 persone, compreso il conduttore, pesa 900 kg. a vuoto, è munito di un motore « Perfecto » da 6-7 HP e di doppio freno.

Con un carico di 5 persone, cioè di circa 350 kg., supera le salite del 3 0/10 alla velocità di 32 km.

A tale velocità di marcia il consumo medio per chilometro è risultato di kg. 0.066 di benzina, cioè di circa kg. 0.0188 per tonnellata-chilom. di peso utile trasportato.

Alla velocità di 12 km. il carrello può trainare un carrello da manutenzione ordinario, coi relativi attrezzi, del peso di kg. 1000; alla velocità di 6 km. può rimorchiare un veicolo del peso di 4000 kg. anche sulle salite del 12 per mille.

Come si vede, questo carrello si presta pel servizio di manutenzione, di soccorso, ed anche per l'esecuzione di qualche manovra, su di una linea tramviaria.

Le traversine ferroviarie. — Una grave questione preoccupa questa speciale industria ferroviaria: la surrogazione delle traversine metalliche a quelle di legno.

Riferiamo ora i risultati delle esperienze fatte in diversi paesi.

Nel Belgio lo Stato ha adoperato verso il 1886 le traversine metalliche sulle linee a circolazione rapida; vennero rimosse verso il 1893 per essere poste nuovamente sopra linee secondarie, ove esse esistono ancora attualmente.

Esse hanno dovuto essere tolte dalle linee principali, perchè si perdevano sotto il peso delle locomotive a forte capacità e di più per il rumore insopportabile per i viaggiatori, che facevano i treni circolando su quelle linee.

Il primo periodo della vita delle traversine metalliche durò, quindi, circa 7 anni, il secondo è al suo ultimo anno.

La traversina in legno creosotata non costa presentemente che fr. 6.50, mentre che quella metallica costava, secondo il sistema, da 12 a 15 franchi. La durata della traversina in legno posta sopra una linea principale, varia fra i 12 ed i 20 anni, secondo il traffico della linea ove è posta.

Quando non conviene più sulla linea principale, è tolta e collocata in quelle accessorie, poco percorse dalle locomotive. Vi resta ancora durante 10 o 15 anni, ed in seguito serve a fare delle chiuse; le più cattive sono allora utilizzate per il riscaldamento delle locomotive. Nel Belgio si rinunziò all'impiego delle traversine metalliche e lo Stato porrà in appalto prossimamente parecchie centinaia di migliaia di traversine in legno.

In Germania la questione delle traversine è molto discussa in questo momento; la proporzione delle rotaie poste su traversine metalliche è di 56.7 a 43.3 per cento, ossia un poco più della metà in favore del legno; ma questa proporzione cambierà ben presto in favore del ferro.

Il Governo tedesco propaga quanto più può l'impiego delle traversine metalliche, affine di favorire l'industria nazionale, come lo dichiara esso stesso altamente.

Gli ingegneri incaricati della manutenzione delle vie hanno d'altronde constatato, in favore delle traversine metalliche, una leggera economia proveniente dalla soppressione di ogni lavoro di regolarizzazione dello scartamento. Per i cambiamenti delle rotaie si fa esclusivamente uso di traversine metalliche perchè si ottiene una precisione di posa che non possono dare quelle in legno, e questa precisione si conserva lungamente senza manutenzione.

L'esperienza ha dato così buoni risultati in Germania che le acciaierie tedesche hanno molto recentemente ricevuto un'ordinamento di più che trecentomila tonnellate di traversine.

In Francia si combatte una vigorosa campagna in vista di ottenere dal Governo l'impiego delle traversine metalliche sulle ferrovie francesi, ed i difensori di questo sistema invocano in appoggio l'esperienza concludente fatta in Germania.

La stampa tecnica dovrebbe ora dare, a base delle esperienze fatte e riassumendole, la sua opinione sul problema che interessa fortemente tanto le industrie metallurgiche che quelle del legno.

Da quanto sopra esposto, sembra che abbiano fatto buona prova le traversine metalliche: questo si afferma con sicurezza, anche perchè si possa escogitare il mezzo di preparare altro campo d'impiego a quella rispettabile massa di legno che ora viene foggato ed impiegato a traversine.

Progetto di un ponte per strada ordinaria sul Reno fra Rubrort e Homburg. — Riassumiamo le condizioni che dovranno soddisfare questo ponte, il cui progetto, come è noto, fu messo a concorso.

La larghezza del fiume nel punto in cui dovrà costruirsi il ponte, è di m. 300; il ponte dovrà avere la lunghezza di m. 600. Il traffico delle navigazioni, in questa regione mineraria e metallurgica importante, è molto considerevole; onde la costruzione del ponte dovrà farsi senza ostacolare la navigazione.

L'autore dell'articolo, signor Bohng, descrive il progetto presentato dall'officina Gustavsborg, presso Magonza, il quale, su sei progetti presentati al concorso, è stato quello premiato e scelto per l'esecuzione. Esso consta di 5 travi quasi simmetriche: una centrale di m. 203.40, due laterali di m. 119 e m. 127, e due travi di sponda di m. 83.20.

Le travi principali continue poggiano su quattro pile per mezzo di rulli. Il corrente inferiore è rettilineo ed orizzontale; esso porta l'impalcato. Il corrente superiore è orizzontale per le due travate di sponda ed ha una curvatura speciale per quelle intermedie.

Il traliccio è ad N ed è rinforzato su ogni pila da un montante che, a guisa di robusto pilastro, riunisce le due ossature metalliche delle travi.

La larghezza della carreggiata è di m. 9; i marciapiedi hanno m. 3.50 di larghezza e sono sostenuti a balcone da apposite mensole.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione provinciale di Caserta (17 settembre, ore 11).
— Appalto dei lavori di rettificazione del tronco della strada provinciale Sferracavalli compreso fra la casetta Fragnoli ed il fosso Soda, in contrada Pallottino, di m. 641.29, per L. 14,603.18. L'Amministrazione provinciale si riserva la facoltà di far eseguire all'Impresa, che non potrà rifiutarsi, l'eseguimento di tutte le opere e provviste per la costruzione di un tronco di riaccordo con la vecchia strada, la cui spesa è prevista per L. 3789.54, salvo il ribasso d'asta. Dep. provv. L. 1000. Fatali 6 ottobre, ore 12.

Amministrazione Ospizi Civili di Piacenza (17 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un padiglione nello Spedale Civile per gli ammalati di chirurgia, per L. 187,000. Fatali 28 settembre, ore 10. Consegna lavori 400 giorni. Deposito provv. L. 18,000. Cauz. decimo.

Municipio d'Ischia — Napoli (19 settembre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di un serbatoio d'acqua potabile con relative condutture di presa e di distribuzione, comprese due fontanine nell'abitato della frazione Bagni, nonché di una fontanina alla salita Addolorata con diramazione dall'attuale conduttura esistente nella piazza della frazione principale del Comune, per L. 34,100. Dep. provv. L. 1200. Dep. spese L. 700. Cauz. L. 3500. Fatali 4 ottobre, ore 12.

Municipio di Anticoli di Campagna — Roma (19 settembre, ore 11, definitivo). — Appalto di alcuni lavori di risanamento, per L. 20,850, provvisoriamente aggiudicato per L. 19,807.50.

Direzione Genio Militare di Firenze (21 settembre, ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di fabbricati vari e di altre opere murali nella caserma Principe di Napoli in Firenze, per L. 205,000. Cauz. L. 20,500. Consegna lavori 340 giorni. Docum. fino al 17 settembre, ore 17.

Direzione Genio Militare di Napoli (21 settembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di alcuni solai nella caserma Garibaldi in Napoli, per L. 6000. Dep. provv. L. 600. Ultimazione lavori 60 giorni. Docum. fino al 18 settembre.

Direzione Genio Militare di Roma (22 settembre, ore 9). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma S. Domenico in Rieti, per L. 3600. Cauz. L. 340. Consegna lavori 50 giorni.

R. Prefettura di Bergamo (22 settembre, ore 10, sec. inc.). — Appalto delle opere di costruzione di un parapetto, sopra zoccolo di muratura, lungo il ciglio a valle della strada nazionale n. 17 del tonale, fra le progressive 14.813 e 15.268 in territorio di Trescore Balneario, per complessive L. 7060. Consegna lavori 150 giorni. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Conco — Vicenza (22 settembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada detta dei Colpi, provv. agg. prima col ribasso dell'11 0/0 su L. 23,000, e cioè per L. 20,470, e quindi col ribasso del ventesimo, per L. 19,440, al signor Poli Giuseppe di Giov. Battista.

Direzione Genio Militare di Firenze (23 settembre, ore 10.30). — Appalto dei lavori per la sopraelevazione e sistemazione di locali nella caserma Vittorio Emanuele II in Firenze, per L. 39,000. Cauz. L. 3900. Consegna lavori 150 giorni. Docum. fino al 17 settembre. Dep. provv. L. 3900.

Direzione Genio Militare di Roma (24 settembre, ore 18, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di due fabbricati nel Regio Polverificio sul Liri, per L. 19,000. Cauz. L. 1900. Consegna lavori 100 giorni.

R. Prefettura di Messina (24 settembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di sistemazione del 7° tronco della strada provinciale n. 53, fra S. Domenica Vittoria e Portella dello Zoppo, per L. 5538. Dep. provv. L. 900. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 3 mesi. Docum. fino al 18 settembre.

R. Prefettura di Potenza (26 settembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori complementari alla traversa interna di Stigliano, tendenti a sistemare definitivamente gli scarichi delle pluviali, lungo il 2° tronco della strada provinciale 209, per L. 11,286.29. Consegna lavori 8 mesi. Docum. fino al 17 settembre. Dep. provv. L. 600.

— (27 settembre, ore 10, già indetto per il 6 settembre, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di una casa cantoniera con forno alla progressiva 79.736 del tronco della strada nazionale n. 55, compresa, fra S. Andrea di Conza ed Atella, per L. 10,679.44. Dep. provv. L. 500. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 5 mesi. Docum. fino al 19 settembre.

Municipio di Morro d'Alba — Ancona — (28 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del Ricovero di Mendicizia da eseguirsi in quel Comune, attiguo all'ospedale, per L. 20,000. Deposito provv. L. 1000. Consegna lavori gennaio 1906. Fatali 15 ottobre, ore 12.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia e Napoli (16 settembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina di catrame vegetale e di pece nera del Nord, per complessive L. 15,150 in 2 lotti, e cioè: 1° catrame vegetale L. 5190, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 16.39 0/0, e cioè per L. 4349.36; 2° pece nera L. 9960 provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 19.30 0/0, e cioè per L. 8037.72, da consegnarsi nei

RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e Castellammare. Dep. provv. L. 520 1° lotto, L. 1000 2° lotto.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (16 settembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare, di rame in pani per fusione, per complessive L. 155,750, provv. aggiud. col ribasso del 9.75 0/0, e cioè per L. 140,564.38. Dep. provv. L. 15,575.

— (19 settembre, ore 12, miglioramento di vent.). — Fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di Napoli, Venezia e Taranto, di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine, per complessive L. 190,722 (2° lotto), provvisoriamente agg. col ribasso del 16.15 0/0, e cioè per L. 159,920.40.

Direzione d'Artiglieria di Capua (Laboratorio Pirotecnico) — Caserta — (21 settembre, ore 10, def.). — Fornitura di litantrace magro tonnellate 500 a L. 33, L. 16,500. Cauzione L. 1650. Consegna giorni 40.

Direzione Generale dei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (21 settembre, ore 12, miglior. di ventesimo). — Fornitura al 2° e 3° Dipartimento ed al R. Arsenale di Taranto, di olio minerale per lubrificazione esterna di motori, di dinamo e macchine affini, per complessive L. 41,400, provv. agg. col ribasso del 18.69 per cento, e cioè per L. 33,662.34. Deposito provvisorio L. 4140. Dep. spese L. 1100.

— (28 settembre, ore 11, secondo inc.). — Fornitura alla R. Marina, nel R. Arsenale di Spezia, di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine, per complessive L. 389,880, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 12.33 e 5.80 0/0, e cioè per L. 321,982.85. Deposito provv. L. 38,990. Risultati d'asta 3 ottobre, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

		Sett. 3	Sett. 10
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560	
» » Mediterranee	» 467	465	
» » Meridionali	» 736.50	737.50	
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 428.50	428.50	
» » » (2ª »)	» 413	413	
» » Secondarie Sarde	» 267	267	
» » Sicule.	» 685	685	
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule A. B. C. D.	» 359.50	359	
» » Cuneo 3 0/0	» 386	390	
» » Gottardo 3 1/2 %	» 98.50	98.50	
» » Mediterranee 4 0/0	» 508	508	
» » Meridionali.	» 358	359.50	
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 318	318	
» » » 2ª emiss.	» 314.50	315	
» » Sarde, serie A.	» 366	367.50	
» » » serie B.	» 366	367.50	
» » » 1879	» 366	367.50	
» » Savona	» 386	384	
» » Secondarie Sarde	» 513	513	
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 517	518	
» » Tirreno	» 517	517	
» » Vittorio Emanuele	» 388	388	

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*



PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 21 al 31 Agosto 1904. — 6ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	, ,	1065 1065	1065 1065	, ,
Viaggiatori	2,020,431.00	1,922,625.79	+ 97,805.21	114,951.00	106,891.27	+ 8,059.73
Bagagli e cani.	75,021.00	79,016.94	- 3,995.94	2,773.00	3,121.77	- 348.77
Merci a G.V. e P.V. acc. .	456,014.00	456,005.58	+ 8.42	15,937.00	16,311.01	- 374.01
Merci a P.V.	2,482,601.00	2,502,850.64	- 20,249.64	112,116.00	114,554.01	- 2,438.01
TOTALE .	5,034,067.00	4,960,498.95	+ 73,568.05	245,777.00	240,878.06	+ 4,898.94

Prodotti dal 1° Luglio al 31 Agosto 1904.

Viaggiatori	11,336,722.00	10,650,580.08	+ 686,141.92	595,047.00	556,888.80	+ 38,158.20
Bagagli e cani.	470,813.00	492,289.81	- 21,476.81	15,154.00	17,806.87	- 2,652.87
Merci a G.V. e P.V. acc. .	2,359,504.00	2,292,980.16	+ 66,523.84	86,160.00	84,182.03	+ 1,977.97
Merci a P.V.	12,716,039.00	12,477,206.91	+ 238,832.09	556,325.00	540,852.42	+ 15,472.58
TOTALE .	26,883,078.00	25,913,056.96	+ 970,021.04	1,252,686.00	1,199,730.12	+ 52,955.88

Prodotto per chilometro.

della decade	1,057.58	1,042.12	+ 15.46	230.78	226.18	+ 4.60
riassuntivo	5,647.71	5,443.92	+ 203.79	1,176.23	1,126.51	+ 49.72

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 5ª Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	128,488	3,038	17,167	147,051	112	290,866	618	471
1903	112,706	2,284	16,585	143,986	765	276,326	618	447
Differenze nel 1904	+ 10,792	+ 754	+ 582	+ 3,065	- 653	+ 14,540	,	+ 24
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1904.								
1904-905	552,460	13,280	100,805	726,245	10,872	1,403,462	618	2,271
1903-904	531,665	11,040	93,063	699,814	11,725	1,347,307	618	2,180
Differenze nel 1904-905	+ 20,795	+ 2,240	+ 7,742	+ 26,431	- 1,053	+ 56,155	,	+ 91

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	45,068	1,128	9,381	28,451	170	84,218	482	175
1903	41,190	887	5,687	22,139	58	69,961	482	145
Differenze nel 1904	+ 3,898	+ 241	+ 3,694	+ 6,312	+ 112	+ 14,257	,	+ 30
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1904.								
1904-905	209,307	5,240	37,951	123,352	1,081	376,931	482	782
1903-904	198,945	4,190	29,022	112,729	658	345,544	482	717
Differenze nel 1904-905	+ 10,362	+ 1,050	+ 8,929	+ 10,623	+ 423	+ 31,387	,	+ 65

STRETTO DI MESSINA

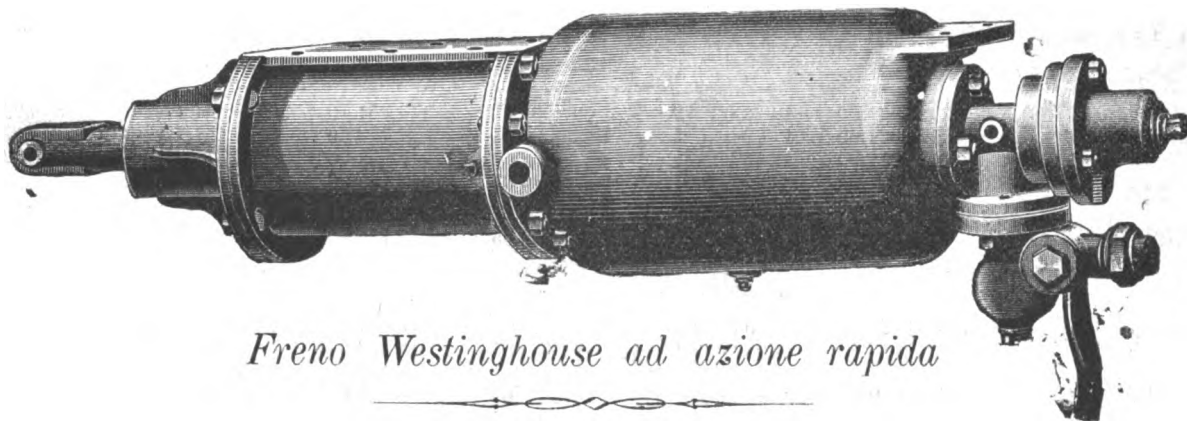
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	6,733	356	2,912	3,733	,	13,734	28	597
1903	7,471	147	542	2,583	,	10,713	28	466
Differenze nel 1904	- 738	+ 209	+ 2,370	+ 1,150	,	+ 3,021	,	+ 131
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1904.								
1904-905	25,238	1,081	8,508	14,794	,	49,621	28	2,157
1903-904	25,508	726	2,606	12,086	,	40,926	28	1,779
Differenze nel 1904-905	- 270	+ 355	+ 5,902	+ 2,708	,	+ 8,695	,	+ 378



COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda.	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina . .	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI

in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2896	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5895	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

Si richiama l'attenzione di quanti possono avervi interesse sul trovato: *Accouplement automatique pour véhicules de chemins de fer et de tramways*, pel quale venne concesso in Italia ai Signori *De Vlieger Edouard a Bruxelles* e *Wilmart Fernand a Sebracte (Gand)* un attestato di Privativa industriale in data 22 settembre 1903, vol. 176, n. 138, prolungato in data 3 settembre 1904, e ciò allo scopo di provocare eventuali trattative per la cessione della privativa o per la concessione di licenze di esercizio della stessa.

Rivolgersi per schiarimenti all'Ufficio Internazionale per Brevetti d'Invenzione e Marchi di Fabbrica, di SECONDO TORTA — TORINO — 12, Piazza Vittorio Emanuele.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa

IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:

CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

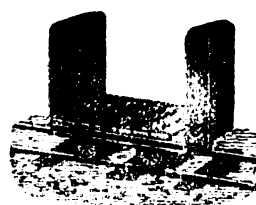
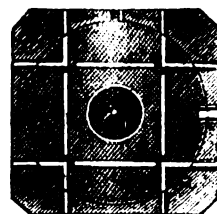
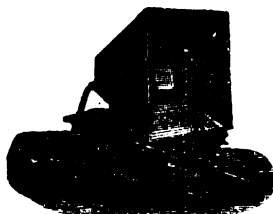
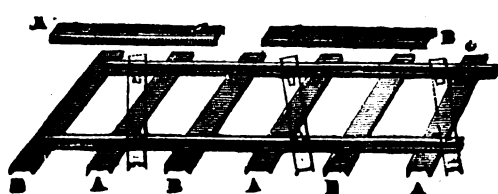
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

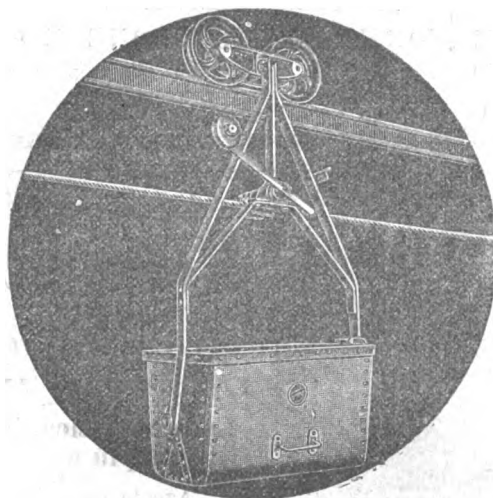


Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Palestro, 10 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi impetrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le ferrovie dei ferrovieri.* — *Per l'esercizio di Stato delle ferrovie (La Relazione dell'on. Rubini).* — *Ancora la direttissima Bologna-Firenze.* — *Durata e distribuzione del lavoro degli agenti e degli operai ferroviari.* — *Ferrovia del Gottardo (32° rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903 - Cont. e fine).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LE FERROVIE DEI FERROVIERI

Devo domandare scusa ai cortesi lettori del *Monitore*, se io mi permetto di dar loro la giocosa notizia che mi è stata recapitata dalla Posta una lettera firmata *Un ferroviere per il primo avviso*, il quale mi intima di smentire tutto quello che ho detto fino ad ora sulla questione ferroviaria, e di prendere risolutamente le difese dei ferrovieri, poichè in caso contrario mi manderà al camposanto.

Riferisco ciò, non per la puerilità di atteggiarmi a vittima, perchè la minaccia è talmente vana, che merita appena un sorriso di sprezzo, ma, se queste righe saranno lette da ferrovieri, desidero che essi sappiano che nelle loro file esiste un mascalzone che non solo ha commessa la viltà di minacciare nascondendo il suo nome, ma ha ancora usata la furberia di far scrivere la sua lettera da un ragazzo delle scuole elementari.

*
**

Fin dal 1901, con questo stesso titolo che oggi metto in testa a questo articolo, pubblicai un mio scritto, nel quale, adoperando le più severe parole per la condiscendenza del Governo, prevedevo che i ferrovieri si sarebbero in breve illusi al punto di credersi i padroni delle ferrovie, e che avrebbero esagerate le loro pretese in modo da assorbire non solo tutti i proventi dell'azienda ferroviaria, ma invadendo senza ritegno il bilancio generale dello Stato.

Disgraziatamente sono stato profeta.

Oggi, dopo lunga gestazione, i ferrovieri hanno finalmente pubblicato il loro Memoriale, col quale domandano la regolarizzazione della posizione dei vecchi impiegati, i quali, a loro giudizio, hanno dei diritti indiscutibili; domandano il riposo festivo per tutti e il prolungamento del permesso annuale; domandano la riduzione del lavoro giornaliero, la riduzione dei termini per passare da una categoria alla categoria superiore, l'aumento delle competenze accessorie attuali, alle quali vogliono aggiunta una speciale indennità di residenza, ecc., ecc.

E tutto ciò è avvenuto perchè logicamente doveva avvenire. E bisogna notare che un articolo, scritto evidentemente dai capi dell'organizzazione ferroviaria, e che è com-

parso nel giornale *Il Tempo* di domenica scorsa, tende a dimostrare che i ferrovieri nelle loro domande hanno dimostrato molta moderazione e discrezione, perchè essi avevano diritto di domandare molto di più.

Ma intanto quale onere porterebbero al bilancio dello Stato queste nuove pretese dei ferrovieri, qualora fossero accolte dal Governo?

La risposta non è facile, ma cercherò di darla ai lettori del *Monitore* quando potrò avere i dati necessari, ma fin d'ora si possono fare delle induzioni più o meno probabili, e qui mi faccio dovere di riferire quello che fino ad oggi è stato detto.

Nell'articolo del *Tempo*, che io ho già citato, i capi dell'organizzazione ferroviaria, che naturalmente sono interessati a diminuire la portata finanziaria delle loro domande, le fanno ascendere ad una trentina di milioni annui, ma in un altro articolo precedente un altro di questi capi ammetteva che, oltre l'aumento immediato agli impiegati attuali, bisognava pure tener conto della necessità di aumentare il personale con nuovi assunti, e valutava questa maggior spesa ad una dozzina di milioni.

Insomma, secondo gli stessi autori del Memoriale, le domande nuove dei ferrovieri porteranno una spesa di circa 40 milioni annui.

Ma il *Popolo Romano* e il *Corriere della Sera*, facendo gli stessi calcoli su altre basi, sono arrivati alla somma di 130 milioni.

Fra l'ottimismo evidente del *Tempo*, e fra il pessimismo troppo spinto del *Popolo Romano* e del *Corriere*, io credo che sia più attendibile il calcolo che fa la *Perseveranza*, la quale porta la maggior spesa ad una ottantina di milioni.

Ma, comunque, anche volendo ammettere che questo terzo calcolo sia esagerato, o volendo ammettere che i ferrovieri sieno disposti a modificare e ridurre le loro attuali domande, è ben certo che in massima queste domande sono inammissibili.

E per dimostrare questa mia affermazione, io chiedo permesso ai lettori del *Monitore* di generalizzare la questione e di trattarla da un punto di vista teorico.

Un'impresa qualunque, perchè possa svolgersi regolarmente, bisogna che produca benefici tali da coprire non

solo tutte le spese, ma da lasciare un margine per la retribuzione del capitale che si è investito nell'impresa, anzi bisogna che questi benefici possano provvedere all'ammortizzamento del capitale, in modo che alla fine dell'impresa il capitale resti almeno integro come era prima. Se ciò non è, vi è una perdita, un impoverimento della ricchezza pubblica.

Nel corso dei lavori dell'impresa possono naturalmente sorgere dei dissidii ed anche dei conflitti fra la mano d'opera ed il capitale. La mano d'opera può pretendere che sia diminuita la retribuzione del capitale per aumentare la retribuzione sua, ma vi sono dei limiti oltre ai quali le pretese della mano d'opera non sono più ammissibili.

Vi è un primo limite di equità. Spesso l'ammortizzazione del capitale può essere prolungata senza danno, e si possono mettere a calcolo le speranze di anni migliori; la remunerazione annua del capitale non è assoluta, e secondo le circostanze può essere diminuita; e con queste considerazioni di equità si possono trovare i mezzi per soddisfare in tutto od in parte alle esigenze della mano d'opera.

Vi è poi un limite assoluto, e questo si trova quando il capitale non ha risorse nè per essere ammortizzato, nè per essere remunerato in alcun modo. E di fronte a questo limite assoluto non vi sono più pretese della mano d'opera che possano essere ammesse.

E, pur troppo, noi in Italia siamo arrivati a questo limite assoluto. Il capitale speso dal Governo per le ferrovie non solo non è ammortizzato, ma non è nemmeno retribuito. E noi siamo proprio arrivati a quel limite assoluto nel quale nessuna domanda dei ferrovieri può essere legittima, nessuna domanda può essere ammessa.

Dall'esercizio delle tre grandi Reti il Governo ritrae al netto circa 46 milioni annui, ma di questi esso ha già disposto in vari modi, e cioè 4,200,000 in favore dei ferrovieri con la legge del 1902; 8,000,000, che in realtà saranno 9 o 10, con la legge in favore delle provincie meridionali, e quello che resta è assorbito dalla quota che paga per la concessione delle Meridionali, e per le concessioni minori.

Ma anche volendo restringere il problema alle sole tre grandi Reti, e ammettendo che da esse il Governo ritragga 30 o 32 milioni netti, bisogna pur tener conto dei molti debiti *latenti* che gravano sul bilancio per la gestione passata, e degli ingenti lavori e provviste che si devono fare per mettere le linee in regolare stato di esercizio, e questo reddito netto scompare intieramente.

Certamente il Governo ha delle risorse indefinite, perchè dispone dei contribuenti; e come i contribuenti sono già gravati di almeno 250 milioni all'anno per pagare gli interessi dei debiti fatti per i riscatti e le costruzioni ferroviarie, così possono ancora essere gravati di 40, o 60, od 80 milioni con tasse nuove per tacitare le esigenze dei ferrovieri.

Ma si può ammettere una anormalità così grave, una ingiustizia così enorme?

Ma dunque i ferrovieri dovranno considerarsi come cristallizzati e fossilizzati, e rinunciare a qualunque speranza di miglioramento?

Non sarò certamente io che dica simile eresia, io che ho una fede indomita nel progresso indefinito dell'umanità.

Ma l'aumento del benessere dei ferrovieri deve venire unicamente dal miglioramento dell'azienda ferroviaria, dalla diminuzione del prezzo di costo dei trasporti. E questa è la grande via maestra per la quale bisogna camminare per raggiungere il progresso; tutte le altre strade non menano che all'artificio, all'illusione, all'ingiustizia.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

PER L'ESERCIZIO DI STATO DELLE FERROVIE

La Relazione dell'on. Rubini.

Finalmente è stata distribuita la Relazione della Commissione parlamentare sul disegno di legge presentato alla Camera il 17 marzo scorso, d'accordo coi Ministri del Tesoro, d'Agricoltura, Industria e Commercio, di Grazia e Giustizia, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse a imprese private.

E' un diligente lavoro del Relatore on. Rubini, nel quale sono toccati i punti principali del problema ferroviario, con larga copia di dati statistici e di considerazioni notevoli.

Il *Monitore* ne farà un'ampia recensione, ed il nostro collaboratore, ing. Montezemolo, colla sua ben nota competenza, ne farà un coscienzioso esame.

Ecco intanto il breve comunicato spedito da Roma:

La Commissione approvò il disegno di legge ministeriale, introducendovi alcune modificazioni che non ne ledono i principii fondamentali.

Essa propone di accrescere i poteri della Direzione. Prescrive che l'ufficio di Consigliere ed ogni altro retribuito siano incompatibili con qualunque carica parlamentare, diversamente da quanto proponeva il Governo, che limitava l'incompatibilità a qualunque carica pubblica elettiva. Fa però eccezione pel Direttore generale, che può essere senatore del Regno.

Fu unanime nell'ammettere che l'esercizio sia condotto con le norme comuni dove il traffico è intenso, e semplificarsi nel caso opposto. Mentre il progetto governativo stabiliva un Direttore unico di esercizio, la Commissione vuole i Direttori compartimentali con larghi poteri, che riassumano gli uffici locali, pur avendo degli uffici distaccati per la manutenzione e la trazione.

Fa plauso al pensiero di lodevole tutela del denaro pubblico, che aleggia per tutte le disposizioni del progetto governativo riguardanti la materia finanziaria. Mantiene l'intervento preventivo della Corte dei Conti solo per contratti e mandati per somme superiori a dati limiti; per somme minori provvederà l'Amministrazione e la Corte ne verrà informata periodicamente.

Il bilancio dell'azienda, invece che in appendice, dovrà essere collegato a quello del Ministero dei Lavori Pubblici. Al primo fondo di dotazione si aggiunge la facoltà dell'apertura con la Tesoreria di un conto fruttifero di anticipazioni.

Trova commendevole che con l'esercizio di Stato si abbandonino il pensiero di istituire fondi speciali analoghi a quelli ora disciplinati nelle vigenti Convenzioni per i lavori di ripristino delle linee e per il rinnovamento del materiale, le cui spese saranno da comprendersi in quelle ordinarie di esercizio. Per una parte delle spese patrimoniali propone che il Tesoro sia autorizzato ad emettere obbligazioni ammortizzabili.

Plaude al proposito di semplificare le congerie delle tariffe, ma, per evitare gli insapimenti, toglie la condizione, posta nel progetto governativo, che dal coordinamento e dalla semplificazione di esse non risulti diminuito complessivamente il prodotto. Propone che nella tassazione dei trasporti merci per mezzo di ferrovie allacciate, si applichi il principio del cumulo delle distanze per la via più breve, salva la facoltà nel vettore di istradare diversamente le merci.

Accoglie la disposizione circa la decisione in sede giudiziaria delle controversie per mancato adempimento delle condizioni di trasporto, previa domanda in via amministrativa. Riduce però da 60 a 40 giorni il termine a decorrere dalla presentazione della domanda.

Nessuna modificazione introduce sulle tariffe viaggiatori. Invita però il Governo a studiare il miglior modo di applicare il principio della tariffa differenziale al trasporto

dei viaggiatori, evitando gli inconvenienti di un'eccessiva complicazione.

Accetta, con qualche lieve ritocco, le disposizioni sul personale. Approva i concetti che ispirarono il capitolo delle disposizioni diverse e loda il proposito di conservare normalmente al Paese le forniture di materiale. Aggiunge che le ordinazioni siano, a pari condizioni, equamente ripartite fra gli stabilimenti nazionali.

Al Consiglio generale del Traffico, proposto nel disegno ministeriale, aggiunge l'istituzione di una Commissione consultiva locale presso ogni singola Direzione compartimentale. Tre rappresentanti dei ferrovieri, da essi eletti, parteciperanno al Consiglio generale del Traffico, e un rappresentante, pure elettivo, dei ferrovieri farà anche parte di ogni Commissione consultiva.

In complesso, tranne per quanto riguarda alcune disposizioni relative alle tariffe, le modificazioni e aggiunte furono tutte concordate fra il Governo e la Commissione.

Ancora la direttissima Bologna-Firenze

Raccogliamo maggiori particolari dalla Relazione della Commissione presieduta dall'on. senatore Colombo per lo studio di una ferrovia direttissima fra Bologna e Firenze, di cui abbiamo dato un breve cenno nel precedente numero.

La Relazione comincia col ricordare che i primi accenni all'opportunità d'una comunicazione ferroviaria direttissima fra Bologna e Firenze datano dal 1882, con un progetto dell'ing. A. Zannoni; poi venne il progetto dell'ingegnere Protche, e infine l'ing. Sugliano propose modificazioni a questi progetti, che furono concretate in un progetto completo dall'ing. Ceramelli.

La Commissione presieduta dal senatore Colombo si riunì la prima volta il 2 dicembre 1902 e si suddivise in tre Sotto-Commissioni che ebbero speciali incarichi.

La Commissione nominata per lo studio di una nuova comunicazione ferroviaria direttissima tra Bologna e Firenze non credè di poter prendere in esame progetti di eventuali nuove comunicazioni fra il Po e Roma, o di eventuali accorciamenti delle comunicazioni fra Firenze e Roma, anche perchè qualcuno di essi lasciava fuori Firenze e Bologna.

« Perchè, continua la Relazione, la Commissione non » avrebbe potuto a meno di far entrare come elemento importante del suo giudizio su quei progetti la considerazione che difficilmente si potrebbe deviare una primaria » arteria nazionale qual'è quella che dalla valle del Po » conduce alla capitale, da un nodo ferroviario di così » grande importanza come Bologna, e da una città di così » grande interesse artistico e storico come Firenze, che è » uno dei principali centri di attrazione della grande cor- » rente dei forestieri che percorre longitudinalmente il » nostro paese ».

La Relazione passa quindi ad esaminare il traffico sulla Porrettana fra Bologna e Firenze e sulla Firenze-Faenza, e ne rileva le difficoltà date le forti pendenze, le stazioni di capacità insufficiente e l'armamento troppo leggero.

La Relazione non crede che la progettata linea Borgo San Lorenzo-Pontassieve potrebbe migliorare lo stato delle cose a tal punto da fare della Faentina un efficace derivativo della corrente che percorre la Porrettana.

La Commissione si pose la questione se l'attuale Porrettana fosse suscettibile di modificazioni tali da rispondere alle esigenze del traffico aumentato, e vi rispose negativamente specialmente per l'eccezionale difficoltà dell'installarvi il secondo binario che sarebbe venuto a costare quanto una nuova linea. Quindi la Commissione si propose lo studio di questa nuova linea.

La Commissione, calcolando che la nuova linea potrebbe funzionare nel 1913, concluse che per quell'epoca l'attuale Porrettana avrebbe un prodotto di poco inferiore alle 80,000

lire per chilometro, e quindi il traffico sulla nuova linea diverrebbe subito tale da farla classificare fra quelle di maggior reddito.

La nuova linea, secondo la Commissione, dovrebbe rispondere alle seguenti condizioni: minima possibile lunghezza, doppio binario con armamento della maggiore resistenza, pendenze non maggiori del 12 0/00, curve con raggio non inferiore a 500 metri, stazioni lunghe non meno di 600 metri.

La Commissione studiò tutti i progetti della nuova linea sottoposti, e ad essa apparve che il progetto di massima dell'ing. Protche, studiato poi in dettaglio dagli ingegneri Minarelli e Dallolio, era quello che meglio si prestasse per ulteriori studi.

Secondo questo progetto, la linea si dipartirebbe dalla stazione di Sasso per seguire la valle del Setta, vi si eleverebbe all'altitudine di 328 metri, poi traverserebbe l'Appennino con una galleria di 18,023 metri in discesa di 3.20 0/00 e percorrerebbe la valle del Bisenzio per innestarsi a Prato con la linea esistente.

Questo progetto fu affidato allo studio d'una Sotto-Commissione, che lo modificò riducendo la lunghezza della galleria a 16,380 metri in pendenza continua di 3.50 0/00 ed elevando di conseguenza il punto culminante da 328 a 349.56 metri, ed adottò nel medesimo tempo un raggio minimo di 500 m. per le curve ed una lunghezza normale di 600 metri per le stazioni. Trovò inoltre utile d'introdurre nel progetto un accorciamento di circa due chilometri all'uscita in regresso dalla stazione di Bologna mediante un nuovo ponte sul Reno. Con tutte queste modificazioni la lunghezza della linea sarebbe di 98,368 metri, con un guadagno di 33.466 sull'attuale Porrettana.

La Commissione approvò questo progetto e valutò che la costruzione della linea verrebbe a costare L. 125,500,000. Il tracciato di questa linea sarebbe Casalecchio — Sasso — Galleria sotto il colle Ziano — Torrente Setta — Rio Fabbro inferiore — Rio Fabbro superiore — Vado — Pian di Setta — Due gallerie sotto il monte, a ridosso dell'abitato di Vado — Galleria rio Bacchio — Gallerie dei contrafforti di Biolo e Bioveggio — Torrente Lambro — Galleria Montoria — Pian di Setta — Castiglione dei Pepoli — Galleria di Montepiano (m. 16,380) — Poggio Mezzano — Rio Mae — Vernio — Vaiano — Mercatale — Prato — Firenze.

Le condizioni di pendenza e di andamento planimetrico adottate nel progetto della nuova linea le assicurano la possibilità di venire facilmente percorsa dai grandi e celerissimi treni moderni.

La seconda Sotto-Commissione quindi ne determinò la potenzialità nell'ipotesi che fosse percorsa da treni direttissimi per viaggiatori, con velocità da 70 a 80 chilometri in discesa e di 40 in salita al 12 per mille, da treni diretti e omnibus a velocità corrispondentemente ridotte, e da treni merci a 30 chilometri in discesa e 18 in salita. Si giunse così a determinare la potenzialità, ammessa la trazione semplice, a 9 coppie giornaliere di treni viaggiatori e 22 coppie di treni merci con un tonnellaggio di 450 mila tonnellate al mese nei due sensi.

Colla trazione doppia, il tonnellaggio mensile dei treni merci potrebbe salire a 810 mila tonnellate.

Attualmente la Porrettana fa un servizio normale con 7 coppie di treni viaggiatori e altrettante coppie di treni merci per circa 116 mila tonnellate al mese nei due sensi.

Quanto al servizio dei viaggiatori, il percorso Bologna-Firenze che si compie ora coi direttissimi in ore 3 1/4 (col nuovo armamento più pesante in corso d'applicazione fra Porretta e Pistoia si ridurrebbero a circa 2 3/4), si farebbe colla nuova linea in un'ora e tre quarti.

La seconda Sotto-Commissione crede che, date le eccellenti condizioni offerte dalla linea proposta, l'esercizio deve essere più economico in confronto di una linea posta nelle condizioni della Porrettana, ed il coefficiente di esercizio deve riuscire corrispondentemente assai più favorevole.

La Sotto-Commissione, nell'ipotesi dell'esercizio con tra-

zione a vapore, ha aggiunto anche uno studio sulle condizioni di respirabilità dell'aria nel percorso della grande galleria, tenuto conto della possibilità di ventilarla dal suo punto centrale mediante un pozzo di non eccessiva altezza; ed è venuta alla conclusione che la ventilazione sarà più facile e migliore, oltrechè di quella ottenuta sulla Porrettana, dopo l'impianto dei ventilatori, anche di quella delle gallerie del Gottardo e di Ronco, migliorandosi pure la visibilità dei segnali per l'eventuale applicazione di una stazione di blocco come a Ronco.

La terza Sotto-Commissione per determinare la massima potenzialità della Porrettana, e ciò allo scopo di indagare se e fino a qual limite la trazione elettrica avrebbe potuto aumentarla, si è ristretta alla parte montuosa, cioè al tronco Porretta-Pistoia, poichè è questo che determina il limite di potenzialità dell'intera linea. La tratta critica di questo tronco, che è quella compresa fra Corbezzoli e Pracchia, obbliga a limitare il peso massimo dei treni ascendenti a 280 tonnellate in doppia trazione, ciò che determina la potenzialità massima della linea a circa 140,000 tonnellate al mese nei due sensi; però col nuovo armamento con rotaie di 48 chilogrammi e impiegando la doppia trazione per i treni merci, pur adoperando le locomotive attuali, la potenzialità massima (che ora è di 140,000 tonnellate) può elevarsi a 216,000 tonnellate di treni merci oltre 10 coppie di treni viaggiatori; e se si adottassero nuovi tipi di locomotive più potenti, col maggiore carico sui loro assi consentito dal nuovo armamento, la potenzialità massima potrebbe essere spinta fino a 225,000 tonnellate di treni merci al mese.

Colla trazione elettrica si potrà al più raggiungere un traffico massimo di 228,000 tonnellate lorde mensili complessive nei due sensi di treni merci, oltre a 10 coppie di treni viaggiatori, e ciò importerebbe una spesa capitale di 12 milioni. La Sotto-Commissione quindi esprime il parere che la trazione elettrica sulla Porrettana non sia consigliabile.

In seguito agli studi delle Sotto-Commissioni ed alle discussioni che intorno ad essi si sono fatte nelle adunanze della Commissione plenaria, la Commissione all'unanimità ha concluso:

1) L'esercizio colla trazione elettrica sulla Porrettana non potrebbe far fronte all'aumento prevedibile del traffico su questa linea, per un periodo di tempo (ritenuto di circa un decennio) maggiore di quello durante il quale potrebbe farvi ugualmente fronte l'esercizio colla trazione a vapore, dapprima senza modificare l'impianto e l'esercizio della linea, poi con provvedimenti importanti la spesa di circa mezzo milione; mentre l'adozione della trazione elettrica richiederebbe un impianto del costo di 12 milioni, senza che ne venga alcuna sensibile economia nella spesa d'esercizio;

2) Trascorso il decennio, cioè verso il 1915, la Commissione ritiene che l'attuale linea Porrettana non possa più oltre sopprimere al traffico prevedibile tra la valle del Po e l'Italia Centrale e Meridionale attraverso all'Appennino pistoiese, che si presume possa a quell'epoca raggiungere circa L. 80,000 al chilometro; per cui diventerà assolutamente necessaria una nuova linea di prim'ordine e a grande traffico. E siccome la costruzione di questa nuova linea richiederà circa 7 anni, così la Commissione è d'avviso che sia necessario di decidere sin d'ora sui provvedimenti necessari per la sua attuazione;

3) La linea che soddisferebbe alle suesposte condizioni attraversando l'Appennino pistoiese fra le stazioni di Bologna e di Firenze, dovrebbe avere, a giudizio della Commissione, un'altitudine moderata, pendenze non superiori a 12 per mille all'aperto e convenientemente minori in galleria, curve di raggio non inferiore a 500 metri, stazioni in piano o quasi, di ampiezza non minore di 600 m., ed essere tutta a doppio binario.

Secondo la Commissione, il tracciato che meglio si conformerebbe a queste condizioni ed alle esigenze generali del problema sarebbe quello di una linea che, uscendo a

ponente dalla stazione di Bologna, volgesse a Casalecchio con un accorciamento di circa due chilometri dalla linea esistente, e un nuovo ponte sul Reno percorresse la linea esistente fino alla stazione di Sasso, e di là si avviasse lungo la valle del Setta con pendenze non maggiori di 12 per mille sino a raggiungere l'altitudine massima di metri 349 56, traversasse poi la montagna di Montepiano con una galleria di 16,380 metri in discesa di 3.50 per mille verso la valle del Fiumenta prima e poi scendendo in quella del Bisenzio, percorrendola, sempre con pendenze non maggiori di 12 per mille, fino a raccordarsi a Prato colla linea esistente Pistoia-Firenze. Seguendo questo tracciato, il percorso Bologna-Firenze si accorcerebbe di circa chilometri 33 1/2.

La costruzione di questa linea, tutta a doppio binario, importerebbe la spesa di circa 125 milioni e mezzo con rotaie di 48 kg. a metro lineare nella gran galleria, e di circa 126 milioni e 800 mila lire con armamento di 48 kg. sull'intera linea, compreso il raddoppiamento di binario fra Casalecchio e Sasso e fra Casalecchio e Borgo Panigale. In questa somma però non sono compresi nè gli interessi durante la costruzione, nè le eventuali spese per provvedimenti che per l'esercizio della nuova linea si rendessero necessari nelle stazioni di Bologna e di Firenze.

La Commissione ritiene che questa linea potrebbe essere aperta all'esercizio in un periodo non maggiore di sette anni;

4) Venendosi, colla costruzione di questa nuova linea a mite pendenza e a doppio binario fra Bologna e Firenze, a togliere l'ostacolo attualmente esistente sull'arteria Milano-Bologna-Firenze-Roma, diventa necessario che tutta l'arteria abbia il doppio binario; e quindi la Commissione esprime il voto che prima dell'attuazione della nuova linea sia provveduto al raddoppiamento del binario sul tronco Firenze-Chiusi.

DURATA E DISTRIBUZIONE DEL LAVORO DEGLI AGENTI E DEGLI OPERAI FERROVIARI

Questa questione è stata posta allo studio del Comitato permanente della Commissione internazionale del Congresso ferroviario, perchè sia discussa nel prossimo Congresso Internazionale. Come preparazione a questa discussione, il Comitato ha inviato un apposito questionario a tutti gli enti aderenti al Congresso (cioè alle quasi totalità dei Governi e delle Società maggiori esercenti le ferrovie del mondo) e, ottenute le relative risposte, ha, come di consueto, incaricato persona specialmente competente in materia per riassumerle in una Relazione da presentare al Congresso, onde facilitarne la discussione. Nel *Bulletin* mensile della Commissione (mese di luglio u. s.) sono riportate due Relazioni distinte sul detto argomento: l'una del signor Weissembach, presidente della Direzione generale delle Ferrovie federali svizzere, la quale si riferisce unicamente allo stato della questione in Svizzera; l'altra del signor Philippe, ispettore generale delle Ferrovie belghe del Nord, che si riferisce a tutte le nazioni, salvo la Svizzera e l'America.

Nessuno può disconoscere la grave importanza della questione, specialmente per l'Italia, che è ormai alla vigilia di grandi cambiamenti nell'esercizio delle sue ferrovie, cambiamenti resi appunto difficili dalle esigenze del personale e dai timori di un eventuale sciopero di esso.

Riassumiamo dunque brevemente, come fece il *Bollettino della Società degli Ingegneri Italiani*, la Relazione sulle linee svizzere, rimettendo ad un prossimo numero la trattazione dell'altra Relazione.

I primi elementi per regolare il lavoro del personale delle Ferrovie svizzere, sono contenuti nella legge federale del 23 dicembre 1872. Essa è però stata modificata nel 1878, nel 1881 e finalmente con la legge 27 giugno 1890, concernente la durata del lavoro nell'esercizio delle ferrovie

e delle altre imprese di trasporto. Non riuscendo però quest'ultima legge a soddisfare i desideri degli agenti ferroviari, è stata promulgata nel 1902 una nuova *legge federale concernente la durata del lavoro nell'esercizio delle imprese di trasporto e di comunicazione*, la quale è andata in vigore col 1° ottobre 1903. Il regolamento per l'esecuzione di questa legge è stato emanato il 22 settembre 1903. La nuova legge si applica anche alle Amministrazioni delle poste, dei telegrafi e dei telefoni.

Per essa è fissata ad 11 ore il *massimo della durata reale del lavoro*, non comprese cioè le ore di presenza. La determinazione di queste ultime è subordinata alla *durata del riposo ininterrotto*, che è di 10 o 9 ore e può essere ridotto ad 8, purché le ore di presenza e di riposo siano mantenute in media ogni tre giorni.

S'intende per lavoro notturno quello compreso fra le 11 della sera e le 4 del mattino. Un agente non può essere adibito al lavoro notturno per più di 14 giorni durante un mese. E' fatta eccezione per le guardie notturne propriamente dette, cioè unicamente adibite a questo servizio.

Il lavoro notturno deve essere calcolato con un aumento del 25 0/0, cioè quattro ore di lavoro notturno sono considerate come cinque di lavoro ordinario giornaliero. Le donne sono escluse dal lavoro notturno; è però fatta eccezione a questo riguardo per le telegrafiste, telefoniste, le custodi di gabinetti di toeletta e per le donne incaricate di servizi di pulizia od analoghi.

Il personale ha diritto a 17 domeniche libere, preventivamente stabilite; è assolutamente vietato che la vacanza della domenica sia sostituita con altra di giorno di lavoro.

Esso ha inoltre diritto a 52 giorni di riposo all'anno, comprese però le 17 domeniche. Il giorno di riposo, che comprende 24 ore intere, comincia dal momento che l'agente abbandona realmente il servizio e termina nel momento in cui egli riprende in un modo qualunque le sue funzioni. La legge prescrive che allorché l'inizio del riposo festivo è preceduto da lavoro notturno effettivo, il riposo sia prolungato di otto ore ed inoltre che detto riposo termini sempre con una notte. Per tal modo, se un agente entra in servizio alle 23 del sabato su un treno che arriva a destinazione al 6 del mattino successivo, egli, tenuto conto dell'aumento del 25 0/0 da accordarsi al lavoro notturno, ha compiuto poco meno di nove ore di lavoro, onde ha diritto di cominciare al termine della corsa il riposo festivo.

Questo comprende dapprima 24 ore, poi 8 ore, perché il riposo festivo non è stato preceduto da una notte di riposo, con le quali 8 ore si arriva alle 14 del lunedì, e siccome la sospensione del lavoro deve sempre terminare con una notte di riposo, non è che al martedì di buon'ora che l'agente riprenderà il servizio.

Abbiamo voluto mettere in evidenza le due ultime prescrizioni, perché esse, prese insieme, paiono eccessive. Finalmente la legge prescrive che il riposo festivo sia dall'agente goduto a domicilio.

La legge accorda agli agenti un congedo annuo di almeno 8 giorni consecutivi, presi sui 52 di cui sopra si è detto. Questi 8 giorni di congedo sono invece accordati in più dei 52 sopraccennati alla fine del decimo anno di servizio dell'agente. Per il personale delle ferrovie principali, questo congedo è ancora aumentato di un giorno ogni tre anni di servizio, oltre i primi 10. Dopo 30 anni di servizio, l'agente delle ferrovie principali ha quindi diritto a 15 giorni di congedo, oltre i 52 giorni festivi.

La legge prescrive da ultimo che le Amministrazioni forniscano al personale locali adatti per soggiornarvi e dormire allorché non risiedono nella città dove hanno il domicilio; stabilisce l'interruzione del servizio merci a piccola velocità nella domenica e negli altri giorni festivi.

Risulta, da quanto precede, che le prescrizioni sulla durata del lavoro emesse in Svizzera sono assolutamente conformi ai principi dell'equità. I giorni di riposo, il cui scopo è di garantire l'impiegato contro l'eccesso di lavoro, sono sufficienti. Inoltre è da salutare come un progresso sociale

il congedo ininterrotto accordato oltre ai giorni liberi settimanali, congedo la cui durata aumenta in ragione diretta dell'età dell'impiegato e del numero degli anni di servizio. Se è vero tuttavia che queste misure hanno una fortunata influenza sulla salute del personale e che garantiscono in modo più efficace la sicurezza dell'esercizio, si deve, d'altra parte, riconoscere che la loro esecuzione impone all'Amministrazione dei gravi oneri finanziari. La necessità di arrolare dei sostituti per compiere il servizio durante i periodi di vacanza degli agenti effettivi, importa un notevole aumento di spesa; da questa dipende principalmente l'aumento notevole di spesa per il personale, a cui in questi ultimi tempi l'Amministrazione delle Ferrovie svizzere ha dovuto sottostare. Attualmente non è possibile indicare in modo esatto la somma cui salirà tale aumento, poiché altri fattori influiscono su esso, come: l'aumento del numero dei treni e del traffico; e, d'altra parte, siccome la legge non è entrata in vigore che recentissimamente, non si hanno ancora dati sicuri nemmeno sul bisogno d'aumento di personale. In un preavviso del 20 giugno 1902 la Direzione generale valutava a L. 2,350,000 l'aumento di spesa per questo titolo nelle ferrovie principali, ma l'esperienza fatta finora dimostra che tal cifra è inferiore alla realtà.

Il notevole aumento delle spese è una conseguenza inevitabile dell'applicazione stretta e letterale della legge. E' chiaro che non si può evitare una certa rigidità nelle disposizioni legislative; senza essa le Amministrazioni ferroviarie potrebbero rendere illusoria l'esecuzione della legge. Tuttavia si va al di là dello scopo, decretando che, per il personale poco occupato delle piccole stazioni, la durata del lavoro debba essere quella stessa stabilita per gli agenti delle stazioni importanti, costretti a fornire in modo non interrotto un lavoro notevole. In una grande stazione di manovra, un deviatore deve compiere un lavoro più faticoso e quindi deve più frequentemente riposare che non un deviatore di una piccola stazione di transito. Così pure è esagerato esigere un sostituto allorché un funzionario è occupato qualche minuto al di là del massimo consentito dalla legge. In casi simili si dovrebbero ammettere le eccezioni.

Il relatore conclude quindi proponendo di prendere in considerazione le proposte seguenti, allorché si debba addivenire a nuove disposizioni sui periodi di riposo del personale:

1) La durata del lavoro giornaliero deve essere limitata ad un numero di ore da stabilirsi per legge. Per stabilire questo numero, non è possibile adottare una base uniforme per tutto il personale. Bisogna tener conto non solo della diversità di prestazione fornita dall'una o dall'altra categoria di funzionari, ma anche della maggiore o minore intensità di lavoro da compiersi dagli agenti d'una stessa categoria, a seconda della loro destinazione, ecc.;

2) Il personale deve godere di un determinato numero di giorni liberi durante l'anno. Alcuni di questi giorni devono essere riuniti in modo da costituire un congedo ininterrotto. Gli impiegati più avanzati in età, o che hanno lunghi anni di servizio, devono godere, oltre al numero isolato dei giorni liberi, anche di un congedo ininterrotto, la cui durata aumenta in ragione degli anni di servizio;

3) Le disposizioni legislative devono essere sufficientemente elastiche, per permettere che i massimi fissati dalla legge siano leggermente sorpassati là ove le condizioni del servizio lo esigono;

4) E' utile che le Amministrazioni delle ferrovie accordino di buon grado ai funzionari che non sono protetti dalla legge dei giorni liberi (specialmente delle domeniche libere) e anche un congedo ininterrotto, la cui durata sarà aumentata in ragione dell'età e degli anni di servizio degli agenti;

5) Non sembra opportuno fissare delle norme identiche per tutte le Amministrazioni che fanno parte del Congresso Internazionale, poiché le condizioni dell'esistenza variano troppo da un paese all'altro.

FERROVIA DEL GOTTARDO

32° RAPPORTO DELLA DIREZIONE E DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE
SULL'ESERCIZIO 1903
all'Assemblea degli Azionisti, 28 giugno 1904

(Cont. e fine — Vedi N. 36).

III. — Finanze.

Nel 1903 la costruzione del secondo binario sul tronco Immensee-Brunnen e gli acquisti di materiale d'esercizio ci ha obbligato a riunire nuovi capitali, che ci siamo procurati emettendo per 2,605,000 obbligazioni del prestito 3 1/2 0/0, di cui rimaneva ancora una disponibilità di franchi 5,105,000, che si trovava così ridotta a fr. 2,500,000 al 31 dicembre 1903. Di questa nuova emissione, 1,500,000 franchi sono stati negoziati un po' sopra alla pari, ed il resto al valore nominale.

Bilancio annuale.

La situazione del capitale-azioni . fr. 50,000,000.00
né quella del capitale-sovvenzioni . » 119,000,000.00
hanno subito cambiamenti.

Invece il capitale-obbligazioni, che era alla fine del 1902. fr. 118,725,000.00
s'è aumentato della somma suindicata di fr. 2,605,000 più fr. 100,000 fr. 2,705,000.00
meno l'annualità d'ammortizzamento del 1903 . » 400,000.00
cioè di fr. 2,305,000.00

e comportava alla chiusura dell'esercizio fr. 121,030,000.00
di cui fr. 119,330,000 del prestito 3 1/2 0/0 e 1,170,000 del prestito 4 0/0.

I capitali azioni, obbligazioni e sovvenzioni ammontavano quindi al 31 dicembre 1903 a . . . fr. 290,030,000.00
formanti col fondo di costruzione . » 1,114,902.00
il totale di fr. 291,144,902.00

D'altra parte si è speso:
per ferrovia ed impianti fissi fr. 257,734,474.13
per materiale rotabile . » 23,692,911.26
per mobilio e utensili . » 2,925,101.36
totale conto costruzione fr. 284,352,486.75

per i lavori incompiuti alla chiusura esercizio 1903:
secondo binario Immensee-Brunnen. fr. 2,472,820.42
costruzioni diverse . » 438,259.34 2,911,079.76

per perdite di corso sulle azioni. fr. 2,970,150.00
per perdite di corso sulle obbligaz., perdite sulle costruzioni ed impianti scomparsi a fine 1902 . » 9,327,793.03 12,297,943.03

Meno: l'annualità 1903 versata secondo il piano di ammortizzamento del prestito 3 1/2 0/0 fr. 400,000; il beneficio realizzato nel 1903 sull'emissione delle obbligazioni 3 1/2 p. cento fr. 3,252.25; l'ammortam. straordinario di perdite di corso sul capitale obbligazioni fr. 1,200,000 . fr. 1,603,252.25

fr. 10,694,690.78 297,958,257.29

Il conto capitale si chiude così al 31 dicembre 1903 con un saldo passivo di fr. 6,813,355.04

La situazione dei titoli e valori comportava al 31 dicembre 1903, fr. 1,993,890.

Il conto degli immobili è stato gravato di fr. 128,445.55 nel 1903.

Il conto approvvigionamenti comprendeva al 31 dicembre:

	1903	1902
a) Conto dei materiali . fr.	2,226,092.53	2,559,596.32
b) Conto pezzi di ricambio per locomotive, vetture, furgoni e vagoni »	753,898.96	761,049.26
	fr. 2,979,991.49	3,320,645.58

Il conto dei debitori diversi contiene le posizioni seguenti:

1) Crediti sulle Amministrazioni estere:
Crediti su certe imprese di trasporto fr. 161,292.58
Crediti sull'Associazione Svizzera del materiale (in nostra qualità di Amministrazione in carica per il 1903) » 36,820.91
Crediti verso diverse Amministrazioni svizzere per spese di stampa e pubblicità concernente gli abbonamenti generali . . » 25,121.99
fr. 223,235.48

2) Crediti su diversi conti di nostra amministrazione:

Anticipi alle stazioni ed alle diverse divisioni . fr.	37,056.33	
Arretr. uffici merci . »	1,502,821.20	
Saldo dei conti officine e gazometro »	26,206.86	
Saldo del conto approvvigionamenti di oggetti di consumo »	40,255.23	
Conto per diversi . »	54,751.68	1,661,091.30
		fr. 1,884,326.78

Per quanto concerne il *Passivo del bilancio*, la rubrica *Debiti correnti* comprende la seguente posizione: Titoli e coupons scaduti fr. 94,141.25.

La rubrica dei *Creditori diversi*, ammontante a franchi 206,047.64, comprende le posizioni seguenti: fr. 115,555.57 crediti di imprese di trasporto; 86,076.05 crediti delle casse di previdenza; 4416.02 crediti del fondo per atti eminenti.

Il *Fondo di rinnovazione*, che ammontava al 1° gennaio 1903 a fr. 8,005,899.92 si è aumentato nel 1903 del versamento detto ordinario, previsto dall'art. 17 degli Statuti del 2 dicembre 1895, astrazione fatta dalla situazione del fondo. Il detto versamento comporta:

a) fr. 1000 per chilometro per una lunghezza di costruzione di km. 272.533 fr.	272,533.00	
b) 4 0/0 dei prodotti lordi del 1903 sui trasporti ferroviari, cioè di franchi 22,167,542.63 »	866,701.68	1,159,234.68
		fr. 9,165,134.50

Per contro si prelevò su questo fondo:

1) Per la rinnovazione della superstruttura . fr.	609,409.48	
meno: valore del materiale nuovo superfluo restituito all'Economo e venduto . »	6,260.05	
	fr. 603,149.43	
2) Per la rinnovazione del materiale di esercizio . »	120,471.80	
	fr. 723,621.23	
meno: il prodotto vendita del vecchio materiale . »	188,706.65	534,914.58

Situazione del fondo di rinnovazione al 31 dicembre 1903 fr. 8,630,219.92

Il Fondo di riserva per accidenti di gravità eccezionale non ha variato nel 1903. Così pure per il Fondo di costruzione.

Fondi diversi. — Nel 1903 abbiamo iscritto sotto « Fondi diversi » la somma di fr. 1,894,983.91, rappresentante la riserva proveniente dagli esercizi 1896, 1897 e 1898 e destinata, occorrendo, ad aumentare il fondo di rinnovazione, somma che figurava prima sotto la lettera G del passivo.

Il Conto capitale ha subito le modificazioni seguenti:

Emissione di obbligazioni del prestito 3 1/2 0/0 di 125 milioni di franchi dal 1° aprile 1895. fr. 2,605,000.00

Emissione di obbligaz. del prestito 4 0/0 di 10 milioni di franchi pel 1° ottobre 1899 » 100,000.00

	fr.	2,705,000.00
Prelevamenti sul prodotto di esercizio »		2,546,708.72
Somma stornata dal conto delle costruzioni incomplete e collocate nel conto di costruzione »		4,723,728.28
Prodotti di vendite e riporti »		436,000.61
Totale prodotti	fr.	10,411,437.61

Di questa somma si spesero:

Rimborso di capitale secondo il piano di ammortamento del prestito 3 1/2 0/0 di 125 milioni, nona annuità, 1903 fr. 400,000.00

A debito del conto di costruzione, costo di lavori nuovi terminati nel 1903 » 6,497,255.76

Spese del 1903 gravanti il conto delle costruzioni incomplete » 1,785,347.61

Deprezzamento impianti e costruzioni » 943,456.47

	fr.	785,377.77
Dopo deduzione del saldo passivo del conto capitale dell'esercizio precedente »		7,598,732.81
rimane al 31 dicembre 1903 un saldo passivo di	fr.	6,813,355.04

Prodotti.

	1903	1902
Saldo attivo al 1° gennaio . . fr.	511,278.72	248,162.65
Eccedenza dei prodotti d'esercizio »	10,122,348.74	9,472,072.48
Prodotti di capitali disponibili »	285,695.93	211,435.16
Interessi di capitali impiegati alla costruzione di nuove linee »	171,962.60	60,665.10
Somme prelevate sui fondi speciali »	534,914.58	554,602.86
Prodotti diversi »	316,134.05	—
fr.	11,942,334.62	10,546,938.20

Spese.

Interessi in conti corr. e provvisioni fr.	17,173.01	21,675.08
Servizio dei prestiti consolidati . »	4,217,818.05	4,135,700.24
Ammortizzamenti »	2,546,708.72	1,390,278.65
Versamenti nei fondi speciali . »	1,159,234.68	1,088,005.51
Alla disposizione degli azionisti. »	4,001,400.16	3,911,278.72
fr.	11,942,334.62	10,546,938.20

Mantenendo il dividendo al tasso di fr. 34 per azione, adottato da 3 anni, si ottiene un saldo di fr. 601,400.16. Il riporto considerevole si giustifica non soltanto per le ragioni enunciate nel nostro ultimo Rapporto, ma pure e soprattutto dalla circostanza che il termine della liquidazione non è probabilmente più lontano.

Le nostre proposte sono concepite in questi termini:

1) I conti annuali dell'esercizio 1903, come pure il bilancio della Compagnia della Ferrovia del Gottardo, chiuso al 31 dicembre 1903, sono approvati e ne è dato scarico

all'Amministrazione (Consiglio di Amministrazione e Direzione) della sua gestione durante l'esercizio summenzionato;

2) Sul saldo attivo del conto profitti e perdite di fr. 4,001,400.16 è distribuito agli azionisti un dividendo del 6.8 per cento, fr. 34 per azione. . . . » 3,400,000.00

Saldo a conto nuovo fr. 601,400.16

Aggradite, signori, l'assicurazione della nostra considerazione.

Lucerna, 28 maggio 1904.

A nome della Direzione

SEV. STOFFEL.

A nome del Consiglio d'Amministrazione

Il Presidente: R. ABT.

Il Segretario: D.r DIETLER.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

Alle notizie della scorsa settimana facciamo seguire le seguenti:

I lavori preparatori per il rinfrescamento dell'aria e per il prosciugamento della galleria procedono regolarmente, e sperasi prima della fine del mese di poter riprendere la perforazione meccanica anche nel cunicolo I. Intanto si avanza col cunicolo II e si apre una galleria trasversale, un po' a valle della sorgente termale. I lavori di scavo e muratura nel tunnel II vengono spinti con tutta forza per poter in esso posare la condotta refrigerante, la cui acqua arriva attualmente fino al km. 8 con la temperatura di 16°. Contrariamente a quanto dissero i giornali politici, i lavori vennero sospesi solo nel tunnel I; ora la temperatura dell'aria si avvicina ai 40°; verranno ripresi quando l'impianto di raffreddamento dell'aria sarà in ordine.

A Briga si lavora sempre nei cantieri di allargamento e rivestimento.

>>

Per la sorveglianza sulla linea del Sempione.

Come è noto, in base al trattato ed alla convenzione fra l'Italia e la Svizzera per la linea del Sempione, fu istituita una delegazione internazionale con il compito di vegliare sulla contabilità della costruzione e dell'esercizio di quella linea, sugli orari e sulle tariffe, con l'obiettivo del maggiore sviluppo dei traffici.

La sezione italiana di tale delegazione si è riunita per la prima volta sotto la presidenza del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, con l'intervento dell'on. Pozzo, delegato dal Ministero degli esteri, del comm. Sanguini, rappresentante del R. Ispettorato ferroviario, del comm. Ottolenghi, delegato dal Ministero del Tesoro, del conte Borromeo e dell'ing. Gallini in rappresentanza delle provincie di Milano e di Genova, nonché dei commendatori Lampugnani e Alzona in rappresentanza delle Società Mediterranea e Adriatica.

La sezione ha iniziato lo studio preliminare del regolamento per la delegazione internazionale.

>>

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha con recente decreto disposto che siano aggregati alla prima sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il cav. Augusto Croci, ingegnere capo di prima classe a

Bologna e il cav. Bartolomeo Leoni, ingegnere capo di prima classe ad Alessandria e che siano aggregati alla seconda sezione gli ingegneri capi del genio civile Verdinois cav. Nicola, a Livorno; Botto cav. Giuseppe, a Roma (Tevere); Pelleri cav. Italo, a Parma; Rossi cav. Giovanni, ad Ancona; Bruno cav. Giov. Batt., a Roma (servizio generale).

Le derrate alimentari per Londra.

Siamo informati che il Ministro dei Lavori Pubblici ha interessato le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico a studiare colla massima sollecitudine se e quali provvedimenti sia il caso di adottare allo scopo di accelerare l'inoltro delle derrate alimentari per Londra, via Gottardo.

La decisione del Ministro prelodato è dovuta essenzialmente all'opera della benemerita Camera di Commercio italiana a Londra la quale ebbe, or non è guari, a richiamare l'attenzione del patrio governo sopra l'anzidetta questione, che è per noi di capitale importanza, e dalla cui soluzione dipende — non solo il desiderato maggiore sviluppo della nostra esportazione per i prodotti agricoli e generi alimentari in Inghilterra, ma anche la protezione ed il mantenimento della esportazione attuale, per cui è condizione *sine qua non*, che i nostri mezzi di trasporto possano competere per celerità con quelli delle altre Nazioni. — Poichè è pur troppo decisa la inferiorità nella quale si trova l'Italia in materia di trasporti all'estero, anche considerando le più vantaggiose tariffe in vigore, quali sono ad esempio, per il percorso italiano la tariffa speciale n. 55 e per il percorso estero la tariffa speciale n. 303. Secondo tali tariffe i vagoni sono trasportati in treni misti sulle linee italiane ed estere verso i porti del Nord e durante il percorso essi devono essere sovente distaccati e riattaccati sottostando a numerose manovre di scambio, le quali, non solo cagionano una enorme perdita di tempo, ma arrecano anche notevole danno materiale alla merce.

Certo è oltremodo deplorabile il fatto che, attualmente, malgrado il graduale incremento della nostra attività commerciale, in base anche alle più vantaggiose attuali tariffe, i vagoni merci in partenza da Milano, debbano impiegare non meno di cinque giorni e talvolta sei o sette per giungere in Inghilterra, fatto deplorabile specialmente ove si faccia un parallelo col transito delle altre Nazioni, le quali — pur non possedendo le naturali ricchezze dell'Italia nostra — seppero, per mezzo di celeri trasporti, farsi valere sui mercati stranieri e rendere apprezzati i loro prodotti.

Infatti da un capo all'altro della Francia funzionano già da qualche anno treni speciali celerissimi, che trasportano nei porti del Nord le primizie del Sud, quelle primizie agricole nelle quali l'Italia dovrebbe tenere il sopravvento, ostacolato tanto dalla mediocre attività dei nostri agricoltori, quanto dalla lentezza dei mezzi di trasporto.

Così pure fra Vienna e Londra corrono già treni speciali per mezzo dei quali le merci possono essere scaricate al deposito della Great Eastern in Londra solo 88 ore dopo aver lasciati gli scali di Vienna, percorrendo una distanza di 1576 chilometri.

Ora perchè non si potrebbe fare altrettanto anche in Italia, ove nessun ostacolo insormontabile dovrebbe opporsi a prendere di urgenza provvedimenti consimili, destinati a mettere al livello delle altre nazioni questa nostra Italia

che nulla ad esse deve invidiare nè come produzione agricola, nè come produzione industriale.

È fuori questione che le nostre Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno già adottato lodevoli provvedimenti affinché i nostri prodotti agricoli e le derrate alimentari giungano abbastanza sollecitamente dai siti di produzione ai confini; ma è pur vero che altro cammino dovrebbe essere possibile di fare per ottenere lo scopo al quale abbiamo accennato; e noi confidiamo che il Governo, d'accordo colle Società ferroviarie, saprà adottare provvedimenti giovevoli allo sviluppo del già esistente commercio con l'Inghilterra, al generale miglioramento dei rapporti colle due nazioni di fronte alla concorrenza estera ed all'apertura di nuovi campi d'azione, ove la sovrabbondante nostra produzione possa trovare uno sbocco che, se ben diretto e regolato, dovrà essere remunerativo.

Intorno all'importante questione sappiamo che rappresentanti dell'Adriatica e della Mediterranea terranno prossimamente un congresso onde trattare verbalmente della cosa e procurare di risolvere le difficoltà che s'incontrano, essenzialmente riguardo al percorso italiano, dove i trasporti affluiscono in più centri da località sparse in tutta la Penisola.

Linee di navigazione fra Genova e Calcutta.

Siamo informati che il Ministro delle Poste e dei Telegrafi ha preso in serio esame la questione sollevata dalla Presidenza del Consorzio autonomo del Porto di Genova, la quale aveva fatto rilevare ai competenti Ministri delle Poste e dei Telegrafi e dei Lavori pubblici la necessità di impiantare una linea di navigazione fra Genova e Calcutta, onde evitare che il commercio di importazione delle Indie, per le regioni bagnate dal Mediterraneo, devii dalla naturale sua direzione per seguire quella artificiosa di altri porti d'Italia con grave danno delle regioni suddette.

La questione anzidetta, come abbiamo avuto occasione di accennare in un precedente numero del *Monitore*, trae la sua origine dal fatto della istituzione, avvenuta il 1° agosto u. s., del servizio cumulativo ferroviario marittimo fra le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e la Società Veneziana, avente per iscopo il trasporto delle merci, dirette o mediante trasbordo, fra l'Italia ed alcuni porti del Mar Rosso, delle Indie e dell'Estremo Oriente, in transito per i porti italiani di Ancona, Bari, Brindisi, Catania e Venezia.

Ci consta che l'on. Stelluti-Scala intende che la importante questione venga risolta in modo da soddisfare le giuste esigenze del commercio; epperò ha creduto opportuno di sottoporla all'esame della Commissione Reale pei servizi marittimi, con viva raccomandazione di farne oggetto del più attento studio onde le conseguenti proposte siano il risultato coscienzioso di uno spassionato esame avente per solo ed unico scopo l'interesse generale del nostro commercio.

Nuovo materiale ferroviario.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato voto favorevole alla proposta di acquisto di materiale rotabile (locomotive, vagoni, carri), per la Società della Mediterranea, con una spesa di L. 14,000,000.

Derivazione di acque pubbliche.

La Direzione generale del Demanio e delle Tasse ha stabilito che la copia del Decreto prefettizio di concessione per derivazione di acque pubbliche e del relativo disciplinare, destinata all'Ufficio del Genio Civile, debba

andare esente da tassa di bollo. — L'altra copia invece, trasmessa alla Intendenza di Finanza, va scritta sopra carta filigranata bollata. — Le copie destinate agli interessati possono, previa autorizzazione dell'Intendenza, rilasciarsi in carta non filigranata, con l'applicazione delle prescritte marche da bollo.

>>

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 settembre 1904).

Transazione delle vertenze coll'Impresa Monaco, assuntrice dei lavori di costruzione di una diga sulla sponda sinistra del torrente Amato, lungo la linea Battipaglia-Reggio.

Convenzione col Comune di Arpino per la costruzione di due ponti in muratura sui torrenti Armucci e Paradiso in servizio di strade deviate per la costruzione del tronco Arce-Arpino della ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Appendice all'atto di sottomissione col quale la Società Adriatica assume l'esecuzione a prezzo fatto dei lavori di deviazione della ferrovia Colico-Sondrio, in corrispondenza del cono di deviazione del torrente Tartano.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Vita per la costruzione d'una platea a valle della galleria subalvea del torrente Cacaciuri, lungo la linea Battipaglia-Reggio.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Ciovini, assuntrice dei lavori per il raddoppio del binario fra Rho e Legnano.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Roveda per la costruzione d'una platea con briglie a valle della galleria subalvea al km. 207.020 della linea Battipaglia-Reggio.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Tognazzi per il consolidamento della trincea D'Amico, lungo la linea Cantanzaro Sant'Eufemia.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Vitali per il completamento del tronco Barcellona-Patti della ferrovia Messina-Patti-Cerda.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Gerevini per il prolungamento dei binari d'incrocio in alcune stazioni e per l'impianto del terzo binario nella stazione di Canneto, lungo linea Piadena-San Zeno.

Progetto per l'impianto di un nuovo binario tronco nella stazione di Napoli Porta di Massa.

Domanda della Società concessionaria della ferrovia elettrica circumvesuviana per essere autorizzata a ridurre la distanza prescritta per la posa di pali portanti il filo aereo.

Autorizzazione all'esercizio della tramvia elettrica Portici-Bellavista-Pugliano.

Convenzione per regolare gli attraversamenti della ferrovia Napoli-Barra-Valle di Pompei coi tramvai Napoli-S. Giorgio a Cremano e Napoli-Bellavista-Pugliano.

Ricorso del Comune di Montecorvino Pugliano perchè sia cambiato il nome alla stazione di Pontecagnano sulla linea Napoli-Eboli.

Proposta per deviare la ferrovia e rialzare i muri paramassi fra i km. 41.226.80 e 42.428.24 della linea Udine-Pontebba.

Proposta per la sostituzione del freno Westinghouse a quello Koerting in diversi rotabili della Rete Sicula.

Nuovi tipi di vetture miste di 1.^a e 2.^a classe e di 3.^a classe per la ferrovia Portogruaro-Udine-Cividale.

Proposta della Società Mediterranea per acquisto di materiale rotabile in aumento dotazione per l'esercizio finanziario 1904-905.

Transazione coll'Impresa Zaccherotti assuntrice dei la-

vori per la costruzione di pozzi e forni da pane presso alcune case cantoniere della linea Bologna-Pistoia.

Domanda della Ditta Courtial per condono della multa inflittale per ritardata consegna di 4 caprie di sollevamento per la Rete Mediterranea.

Convenzione con la Ditta Carrena e Torre per costruire una tettoia a distanza ridotta dalla Torino-Genova.

Convenzione con la Ditta Odero per concessione di costruire un piroscalo nel proprio cantiere avente la prora a soli m. 4 dalla più vicina rotaia alla progr. 3.283.50 della linea Genova-Ventimiglia.

Convenzione con alcuni utenti di terreni limitrofi alla ferrovia Bologna-Pistoia per lo spostamento del canale di scarico del molino e della ferriera Ferrari.

Autorizzazione all'esercizio della tramvia elettrica della Cagnola nella città di Milano.

Convenzione con la Ditta Oneto e Grondona per concessione in affitto di un'area con facoltà di eseguire opere diverse a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Spezia.

Tipi delle vetture automotrici per la tramvia elettrica Torino-Trofarello.

Domanda della Ditta Grondona, Comi e C. pel condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Convenzione colla Ferriera di Rossiglione per regolarizzare l'impianto di un forno esistente a distanza ridotta dalla linea Genova-Ovada-Asti.

Convenzione colle Officine di Forlì per costruire un muro di cinta a distanza ridotta dalla ferrovia Bologna-Otranto.

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e nelle case cantoniere del tronco Foggia-Cerignola, L. 8750.

Acquisto ed impianto d'un tornio parallelo medio a banco incavato e di una limatrice nell'Officina del deposito locomotive di Foggia, e costruzione d'un nuovo locale per le macchine operatrici annesso all'Officina medesima, L. 6887.

Copertura, con tettoia, di parte di piano caricatore dello scalo merci della stazione di Molfetta, L. 5400.

Impianto nella stazione di Gallipoli d'una cisterna in cemento armato, e sistemazione impianti per il servizio di acqua potabile esistenti nelle stazioni di Galatina, Nardò ed Alezio, L. 1100.

Impianto di un secondo cancello per l'accesso nel piazzale delle merci, nella stazione di S. Severo, L. 2379.65.

Costruzione di due ponticelli in muratura di luce m. 1.50 e 1.20 in sostituzione di quelli esistenti, di luce 0.80 ciascuno, ai km. 0.884 e 1.262 della diramazione al porto di Brindisi, L. 4500.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di sonerie di avviso e di segnali di protezione al passaggio a livello al km. 34.548.50 della linea Cancellò-Avellino, L. 6050.

Sostituzione, nella stazione di Livorno Marittima, di 10 piattaforme da m. 4.50 con altre da m. 5.50; di una bilancia a ponte da 20 tonn. con altra di 30 tonn.; impianto di due bilancie nuove da 30 e trasformazione di altre due da 20 tonn., L. 45.500.

Impianto dei pozzi tubolari in ferro ai caselli 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11 e 13 della linea Mortara-Vigevano, L. 6960.

Maggiore spesa occorrente per l'impianto di un pozzo artesiano al casello 128 della linea Pisa-Spezia, L. 1430.

Impianto d'un piano caricatore provvisorio per il servizio del bestiame nello scalo merci di Terralba a Genova, L. 9300.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie riguardanti concessioni speciali di tariffa.

1) Concessione alla Ditta Dolcetti Giacomo e figli di effettuare i suoi trasporti di cereali da Venezia Marittima e da Venezia Santa Lucia a Pordenone, Trigesimo, Torrento, Gemona-Ospedaletto, Stazione per la Carnia ed Udine, ad un prezzo speciale alla condizione di un traffico minimo annuale di 1500 tonnellate;

2) Proposta di rinnovazione per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Ditta L. Senoner per trasporto di fusti vuoti da Mantova a Trieste via Cormons;

3) Proposta di concessione alla Ditta Muzzati, Magistris e Oomp di effettuare i suoi trasporti di cereali e farine da Udine a Milano al prezzo di L. 14.50 e con l'impegno di tonn. 1600 da trasportarsi nel periodo dal 15 agosto 1904 al 30 giugno 1905;

4) Proposta di rinnovazione, pel periodo dal 16 agosto 1904 al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Ditta Gallotti Antonio per il trasporto di carbone da Venezia a Poggio Rusco;

5) Proposta di concessione della Società Ligure-Lombarda di effettuare i suoi trasporti di zucchero da Sinigaglia a Napoli al prezzo di L. 26.15 la tonnellata, diritto fisso compreso. La concessione è valida per il periodo dal 15 agosto 1904 al 30 giugno 1905, ed il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonn. 1000.

<

Ministero dei Lavori Pubblici.

(Decreti Reali).

Con Decreti Reali in data 11 corrente, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, venne provveduto relativamente ai seguenti oggetti:

Concessione di un sussidio di L. 105,000 al Comune di Mafalda per la costruzione della strada di accesso alla stazione di Montenero di Bisaccia (Campobasso);

Scioglimento dell'Amministrazione del Consorzio idraulico del Cavo Lama Papacina (Modena);

Classificazione in terza categoria delle opere idrauliche di sistemazione del tronco superiore dell'Adda nelle località Valchiosa e Fontanina (Sondrio).

><

Nell'Ispettorato delle Strade Ferrate.

De Pretto e Tomasuolo, Ispettori principali tecnici di prima classe, sono promossi Ispettori-capi di seconda classe per merito. — Zoppis, Ispettore amministrativo di prima classe, promosso Ispettore principale di seconda classe per merito.

><

Gli infortuni sul lavoro.

In materia di *Infortuni sul lavoro* abbiamo i seguenti giudicati:

Corte d'Appello di Roma. — Nelle controversie giudiziali per infortuni non debbono comprendersi tra le spese a carico del soccombente gli onorari dell'avvocato della controparte, l'opera del quale è dichiarata non necessaria dall'art. 11 della legge sugli infortuni.

Tribunale di Roma. — La parte soccombente nei giudizi di infortuni sul lavoro è tenuta a pagare gli onorari d'av-

vocato alla parte vittoriosa, salvo che il magistrato, usando della facoltà di cui all'art. 294 della tariffa civile, in relazione all'art. 376 Codice proc. civ., non abbia ritenuta superflua l'opera dell'avvocato.

Corte d'Appello di Genova. — Sono nulle le transazioni o rinunzie da parte dell'operaio a conseguire l'indennità spettantegli per legge, anche se stipulate dopo che l'infortunio sia avvenuto.

Nella determinazione dell'indennità d'infortunio non deve tenersi conto delle lesioni preesistenti, ma soltanto delle conseguenze dirette ed immediate del sinistro, che dà luogo alla liquidazione dell'indennità. Quindi l'operaio monocolo che perde per infortunio sul lavoro l'occhio rimastogli, ha diritto soltanto all'indennità stabilita per la perdita di un occhio.

Corte d'Appello di Torino. — L'ommissione di denuncia da parte dell'imprenditore non può pregiudicare i diritti dell'operaio colpito da infortunio verso l'istituto assicuratore.

Per infortuni del lavoro, agli effetti dell'art. 74 della legge relativa, devono ritenersi tutti quei sinistri che dipendentemente dal lavoro sopravvengono a deteriorare lo stato valetudinario dell'operaio, rendendolo meno atto a guadagnarsi il sostentamento, oppure concorrano in qualche modo a spegnerne l'esistenza, senza riguardo a lesioni preesistenti.

Corte d'Appello di Napoli. — La responsabilità civile del proprietario o padrone per infortunio sul lavoro sorge soltanto quando concorrano due condizioni: 1) che si tratti di reato di azione pubblica; 2) che vi sia la colpa del preposto. In questo senso la legge sugli infortuni deroga al Codice civile per la responsabilità del committente.

Preposto è colui che è addetto alla direzione e sorveglianza di un determinato lavoro.

Corte d'Appello di Venezia. — La legge 17 marzo 1898 sugli infortuni degli operai nel lavoro ha il carattere di speciale, e perciò le sue disposizioni, di fronte alle leggi generali, devono interpretarsi ed applicarsi restrittivamente ed ai soli casi in essa indicati.

Soltanto nel caso d'invalidità temporanea, l'istituto assicuratore è tenuto al pagamento dell'indennità giornaliera in corso di causa, giusta l'art. 11 della legge sugli infortuni degli operai.

Nel caso d'invalidità assoluta permanente e nel caso di morte, la provvisoria esecuzione delle sentenze portanti condanna dell'istituto assicuratore è regolata, non dall'art. 363, ma invece dall'art. 409 del Codice di procedura civile.

Le ristrettezze economiche in cui versino gli eredi della vittima dell'infortunio non possono autorizzare il giudice a munire della provvisoria esecuzione la sentenza che liquida a loro favore l'indennità.

Corte d'Appello di Lucca. — L'art. 74 del regolamento sugli infortuni degli operai, che tassativamente contempla per ordine d'importanza tutti i casi d'invalidità permanente parziale che danno diritto all'indennità, determinando per ognuno di questi casi la corrispondente riduzione del salario, non è incostituzionale in contraddittorio all'art. 9, n. 2, della legge relativa, che fissa il criterio dell'indennità nel caso d'invalidità permanente parziale, disponendo che debba essere uguale a cinque volte la parte di cui è stato ridotto il salario annuo.

Il detto art. 74, contenendo una casuistica tassativa delle varie ipotesi d'invalidità permanente parziale in rapporto diretto alla diminuita attitudine al lavoro, non consente di subgraduare quest'ultima oltre i gradi ivi stabiliti, e perciò, ove una delle specie d'incapacità ivi contemplate non sia assoluta, ma soltanto parziale, purchè diminuenti essenzialmente l'attitudine al lavoro, devonsi scendere alla misura immediatamente inferiore.

Cassazione di Roma. — Non commette reato il capo di un'impresa di nuovo impianto che ometta di assicurare gli operai addetti alla stessa, quando i lavori vengano finiti

prima dello scadere dei dieci giorni concessigli dalla legge per ottemperare all'obbligo dell'assicurazione.

Corte d'Appello di Torino. — Quantunque l'ultimo capoverso dell'art. 6 della legge sugli infortuni parli anche di imprese nelle quali il lavoro non è continuativo, limitando in tal caso l'obbligo dell'assicurazione alla durata del lavoro, non deve intendersi che l'obbligo medesimo sussista anche quando si tratta di semplici riparazioni, che, per quanto pericolose, siano di breve durata e di poca entità (nella specie riparazioni alle docce ed alle gronde di un tetto).

Cassazione di Roma. — Chi per imprudenza abbia posto in pericolo l'incolumità sua e quella dei passanti, ad esempio, ommettendo di collocare gli opportuni ripari durante l'eseguimento di un'opera in un luogo di pubblico transito, può essere tenuto a rispondere della contravvenzione di cui all'art. 473 del Codice penale, ma non già in base al regolamento 27 maggio 1900 per gli infortuni sul lavoro.

Corte d'Appello di Trani. — La legge sugli infortuni del lavoro riguarda gli opifici industriali mossi da forze motrici inanimate, non quelli in cui le macchine sono messe in movimento dagli stessi operai.

Corte d'Appello di Firenze. — Perchè si tratti d'infortunio sul lavoro ai sensi della legge speciale, occorre che la causa di esso si riferisca con rapporto prossimo e diretto al lavoro, e cioè alle operazioni e fatiche onde lo stesso risulta, ed al tempo nel quale si svolge e compie.

Nonostante l'assicurazione, continua a sussistere la responsabilità civile del padrone in ordine alla legge comune, sia per la colpa propria, sia per quella dei suoi dipendenti, ma tale responsabilità è limitata al caso che si tratti di reato di azione pubblica e sia stata pronunziata sentenza di condanna.

Cassazione di Firenze. — È giudizio di fatto, incensurabile in Cassazione, l'apprezzamento che il magistrato di merito faccia dei documenti della causa, avvalorandoli anche col contenuto del verbale d'inchiesta fatto dal Pretore per dedurne che l'infortunio avvenne durante e per causa del lavoro.

Cassazione di Firenze. — La legge sugli infortuni deve essere interpretata restrittivamente. Perchè l'operaio abbia diritto alla indennità di fronte all'assicuratore, occorre che vi sia un nesso di causalità fra il lavoro e l'infortunio, e non basta che l'infortunio sia avvenuto sul luogo del lavoro. L'assicuratore risponde soltanto degli infortuni che siano avvenuti per causa dei lavori contemplati nella polizza, la quale forma legge fra le parti.

Corte d'Appello di Torino. — La legge sugli infortuni del lavoro, d'indole singolare ed eccezionale, non consente interpretazione estensiva; ma il magistrato nell'applicarla deve tener conto della sua genesi, del suo congegno e dei suoi fini. E' infortunio risarcibile, giusta l'articolo 7 della legge, quello che ha per causa efficiente il lavoro, quantunque non avvenuto in actualità di lavoro. Laonde è infortunio risarcibile la morte dell'operaio schiacciato da una frana mentre trovavasi, per imperiosa modalità dell'opera diurna, a riposare durante la notte in un ricovero all'uopo costruito dall'Impresa sul luogo del lavoro. Tale infortunio rientra nell'assicurazione, se per patto di polizza il rischio si identifichi coi sinistri previsti dall'art. 7 della legge, e se la designazione della natura dei lavori e della loro località escluda ogni reticenza da parte dell'Impresa assicurata.

Notizie Ferroviarie Italiane

La ferrovia Lucca-Empoli. — Vari progetti di massima furono studiati ed anche sottoposti alle deliberazioni del Ministero dei Lavori Pubblici per questo tronco in epoche più o meno remote, ma nessuno di essi pare avesse seguito.

L'onorevole Guicciardini nel 1901 segnalò alle Provincie, ai Comuni, agli altri Enti interessati nella costruzione della Lucca-Empoli, che anche la Società Mediterranea, nelle risposte al questionario della Reale Commissione per lo studio delle proposte intorno all'ordinamento delle strade ferrate, collimava con le loro vedute, ritenendo necessaria la costruzione di questa linea.

Infatti in quella pubblicazione si affermava il diritto in ambedue le Società, Adriatica e Mediterranea, di accedere alla Capitale con linee proprie, e mentre l'Adriatica può accedervi dalla Lombardia per due grandi linee, — per Ancona e per Firenze, — le quali possono reciprocamente sussidiarsi mediante tre valichi dell'Appennino, la Mediterranea non ha che una sola ed unica arteria, la linea litoranea, esposta a numerose cause d'interruzioni: frane, mareggiate, allagamenti, ecc., per cui reclamava la comunanza del servizio sulla Roma-Orte-Chiusi almeno sino a quando sia compiuta la ferrovia dorsale Rome-Viterbo-Siena, la quale col complemento della Empoli-Lucca-Aulla potrà formare una seconda linea di comunicazione fra l'Alta Italia e l'Italia Meridionale, ciò che soddisferà anche un alto interesse militare.

Dopo le recenti discussioni parlamentari, che nella legge del quadriennio trattarono anche questo problema, il Sindaco di Lucca adunò nuovamente di questi giorni i principali interessati alla linea in parola.

Fu deliberato di procedere subito alla compilazione di un progetto di massima, dando al Sindaco di Lucca mandato di affidarla a chi egli meglio credesse, e quindi, compilato il progetto, adunare gli interessati tutti per formare il Consorzio e presentare le domande di concessione appena eseguito il progetto definitivo.

Ferrovia elettrica Albanella-Persano. — Si sta eseguendo il progetto di una ferrovia elettrica che partendo dalla stazione di Albanella e seguendo la sponda occidentale del Calore va a finire a Saceo. Seguendo poi l'altra sponda del fiume giunge alla stazione di Persano.

Ferrovia Lucca-Monsummano. — Il 10 corrente a Lucca l'on. Ferdinando Martini ha presieduto la adunanza del Comitato per il tram elettrico Lucca-Pescia-Monsummano. Venero approvati lo statuto ed il compromesso della Società, per assicurare la sollecita costruzione della linea.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1904.* — Nella decade 1°-10 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascensero a L. 4,848,552, con un aumento di L. 15,650.16 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1904 si ragguaglia a L. 32,984,316, presentando un aumento di L. 1,038,627.08 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascensero a L. 458,795, e presentano un aumento di L. 43,791 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1904 ammontano a L. 2,288,809, con un aumento di L. 140,027 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie comunali di Milano. — Durante il mese d'agosto scorso le tramvie milanesi trasportarono 6,698,509 passeggeri, con un aumento giornaliero di 8928 passeggeri in confronto dell'agosto 1903.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Capo al Cairo. — Fu già segnalato il compimento a l'apertura al traffico della ferrovia che riunisce Buluvayo ai Victoria-Falls sul Zambese.

Il Console di Francia a Lourenço Marquez, riferisce, al riguardo, delle informazioni complementari:

« La linea ferroviaria che deve riunire il Capo al Cairo e la cui costruzione si fa rapidamente nell'Africa Australe, ha raggiunto il fiume Zambese alle cascate dette di « Victoria » e, il 24 aprile scorso, le rotaie sono giunte a Falls stazione, la quale si trova ad un miglio e 1/4 dalle sponde del fiume, a 280 miglia da Buluvayo, 1640 dal Capo, 922 da Beira e 2850 piedi al disopra del livello del mare.

« Si sa che il primo progetto era stato di dirigersi in linea dritta al nord di Buluvayo e di traversare il Zambese alle rapide del « Matele », cioè a oltre 800 miglia più basso dal punto scelto in seguito.

« Bisogna notare la rapidità colla quale la sezione « Wankie-Victoria-Falls » è stata costruita; infatti non è che alla fine di settembre scorso che questa sezione che misura 69 miglia, è stata cominciata, e si dovette costruire inoltre un ponte di 260 piedi di lunghezza e 43 di altezza.

« Il ponte che deve essere gettato sullo Zambese è già ultimato; è stato costruito nelle officine di Cleveland Bridge and Engineering Cy, a Darlington (Inghilterra); fu trasportato per Beira e Buluvayo; è interamente di acciaio e pesa 1600 tonnellate; la sua lunghezza totale è di 650 piedi divisi in tre archi, quello centrale con 500 piedi di apertura. La larghezza della travata è di 30 piedi sopportante due binari. L'altezza delle due pile situate sulle due rive sarà di 105 piedi. La travata del ponte si trova a 420 piedi al disopra delle basse acque del fiume, ciò che ne farà il ponte più alto del mondo.

« Il nocciolo di una nuova città che porterà il nome di Livingstone, si sviluppa già presso le cascate Victoria sulla sponda nord del fiume, e si progetta di impiantare delle grandi officine per utilizzare le cascate e trasformarne una parte della enorme potenza in energia elettrica.

« Questa sezione attraversa le miniere di rame dell'altipiano di Batoko, proprietà della Northern Copper and Co. Si sa che questa parte del territorio della Chartered è sotto una speciale amministrazione e designata sotto il nome di North Western Rhodesia, il cui capoluogo è Koloma.

« Alla frontiera del Congo e dell' Rhodesia deve unirsi alla linea in progetto, quella attualmente in costruzione di Lobito-bay, che misura 900 miglia, e attualmente in mano di capitalisti inglesi ».

Ferrovie del Brasile. — Il Governo del Brasile ha deciso, così si annuncia, di costruire una linea ferroviaria destinata a porre il porto di San Francisco in comunicazione con la Repubblica Argentina. La lunghezza di questa nuova ferrovia sarà di mille chilometri.

Notizie Diverse

Trasporto dell'energia elettrica per ferrovie elettriche. — L'*Elektrotechnische Zeitschrift* ha pubblicato un interessante studio di W. Reichel sui noti sistemi di condotta della corrente per ferrovie elettriche rispetto alla convenienza loro, per quanto si riferisce alle diverse velocità di trazione, e rispetto ai loro vantaggi economici.

Per piccole velocità non eccedenti i 60 od 80 km. all'ora,

basta la comune linea di condotta aerea con archetto di presa di corrente. Per velocità maggiori fino a 120 km., è da preferire il sistema col quale il filo di condotta è appeso ad un altro di sospensione per mezzo di parecchi fili trasversali. Per velocità ancora maggiori, è da raccomandare solo il filo di condotta laterale, con arco di presa pure laterale.

Dal punto di vista economico, tre sono i sistemi d'esercizio messi a confronto, e cioè:

1) Sistema a corrente continua a 1000 volts di tensione ed a terza rotaia. Nella centrale viene generata una corrente trifase, che poi viene trasportata e trasformata alla stazione secondaria per alimentare con corrente continua la rete di distribuzione con sistema a due fili di 1000 volts od a tre fili a 2000 volts di tensione;

2) Sistema a corrente continua di 2000 volts di tensione, a condotta aerea. Sui vagoni si hanno due motori a 1000 o 1500 volts e messi in serio; la centrale dispone di generatori a corrente continua per sistema di distribuzione a tre fili da 4000 a 6000 volts di tensione;

3) Viene condotta direttamente alle carrozze la corrente alternata monofase a 6000 volts di tensione.

Per tutti tre i sistemi l'autore dà una relazione dai punti di vista tecnico ed economico per quanto riguarda la centrale, la linea, l'armamento del veicolo.

Interessante è specialmente il paragone fra i due principali sistemi di esercizio ferroviario elettrico: quello a corrente continua e quello a corrente alternata monofase, fra i quali viva è attualmente la lotta.

Per l'energia richiesta, si ha col sistema a corrente alternata, pel quale non necessita una stazione secondaria di trasformazione, un certo vantaggio. Mentre col sistema a corrente continua a terza rotaia è necessaria complessivamente una energia di 38.5 watt-ora per tonn.-km. in media, col sistema a corrente alternata ne bastano 33.6.

Pari risultano per i due sistemi il costo d'impianto e quello d'esercizio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione del Genio Militare di Firenze (23 settembre, ore 10.30, def.) — Appalto dei lavori per la sopraelevazione e sistemazione locali nella caserma Vittorio Emanuele II, per L. 39,000. Deposito L. 3900. Ultimazione 150 giorni. Documenti sino al 17 settembre, ore 17.

Municipio di Fabriano — Ancona — (24 settembre, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori di movimento di terra, rilevati, massicciate e brecciatura della nuova strada di accesso alla stazione da porto S. Martino, per L. 18,314.42. Deposito provv. L. 750. Cauzione L. 1800.

Direzione del Genio Militare di Fontana Liri — Caserta — (24 settembre, ore 13, def.) — Appalto dei lavori di costruzione di due fabbricati nel R. Polverificio sul Liri, per L. 19,000. Deposito L. 1900. Ultimazione lavori 100 giorni. Docum. 4 giorni prima.

Municipio di Sutri — Roma — (24 settembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori occorrenti al restauro della condotta e sistemazione delle fontane dell'acqua potabile in Sutri, per L. 22,392.85. Dep. provv. L. 1200 e L. 750 per spese. Fatali 10 ottobre, ore 12.

Direzione del Genio Militare di Milano (26 settembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma di Sant'Agostino in Bergamo, per L. 8000. Cauz. L. 800. Consegna lavori 120 giorni. Documenti fino al 23 settembre.

Municipio di Spadafora S. Martino — Messina — (26 settembre, ore 9, miglior. di vent.). — Appalto dei lavori per la costruzione del cimitero e delle strade di accesso, provv. aggr. al signor Bertino

Francesco di Giuseppe, domiciliato a Spadafora S. Martino, via Umberto I, col ribasso del 3 0/0 su L. 27,960.80. Dep. provv. L. 1600. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 2 anni.

Municipio di Adrara S. Martino — Bergamo — (27 settembre, ore 9, secondo incanto). — Appalto per la manutenzione di quelle strade ed opere comunali pel sessennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909. L'asta sarà aperta in base all'annuo canone complessivo di L. 1427.24, e cioè L. 375.01 per le opere a corpo e lire 1052.23 per quelle a misura. Dep. L. 250. Cauzione canone annuo.

Municipio di Morro d'Alba — Ancona — (28 settembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un Ricovero di Mendicanti, attiguo all'ospedale, per L. 20,000. Dep. L. 1000. Cauz. definitiva 10 0/0. Ultimazione lavori a tutto il 31 gennaio 1906. Fatali 15 ottobre, ore 12.

R. Prefettura di Potenza (28 settembre, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori urgenti di consolidamento del fosso dei lupi, a valle del ponticello n. 11 nel tronco della scaricata di Grottole a Potenza, della strada nazionale 56, per L. 15,180. Deposito provv. L. 750. Cauzione decimo. Consegna lavori 6 mesi. Documenti fino al 20 corrente.

Sessione staccata del Genio Militare di Sassari (28 settembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento della caserma Castello in Sassari, per L. 4400. Dep. provv. L. 400 e L. 150 per spese. Ultimazione lavori 80 giorni. Docum. fino al 23 settembre.

Municipio di Frattamaggiore — Napoli — (29 settembre, ore 10, def.). — Appalto delle opere pubbliche provvisoriamente aggiudicate prima al signor Luigi Ruggiero, poi in grado di ventesimo al signor Mauro Salsano, per L. 254,860.

Ufficio del Genio Militare di Ozieri — Sassari — (29 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di miglioramento nella caserma S. Francesco di Ozieri, per L. 8000. Dep. provv. L. 800 e L. 250 per spese. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti fino al 23 settembre.

— (29 settembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione, miglioramento e ampliamento nei fabbricati militari in dipendenza della piazza di Ozieri, per L. 6000. Dep. provv. L. 600 e L. 200 per spese. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti fino al 23 settembre.

— (29 settembre, ore 8, def.). — Appalto dei lavori di restauro ai tetti e miglioramento nei magazzini di Bene Maggiore, presso Ozieri, per L. 3700. Dep. provv. L. 400 e L. 150 per spese. Ultimazione lavori 60 giorni. Documenti fino al 23 settembre.

R. Prefettura di Bari (30 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte nel porto di Barletta durante il sessennio 1904-1910, provvisoriamente aggiud. col rib. del 5 0/0, per complessive L. 267,147.89. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. metà canone annuo. Docum. fino al 19 settembre.

R. Prefettura di Vicenza (30 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di difesa della testata superiore delle opere idrauliche di 2° categoria a destra del Brenta, in località Diga Valletta, in contrada Marchesane in Comune di Bassano, per L. 30,492. Deposito provv. L. 2500 e L. 2500 per spese. Cauzione decimo. Consegna lavori 150 giorni. Docum. fino al 23 settembre.

Ministero dei Lavori Pubblici, Direzione Generale delle Opere idrauliche 1° ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di presidio del tratto di muro di sponda sinistra a monte di ponte Margherita e per il rifiorimento delle scogliere a monte di ponte Elio, escluso il tratto di m. 18 a m. 218 a valle di ponte Cavour, per complessive L. 170,500. Dep. provv. L. 9000. Cauzione decimo. Consegna lavori 120 giorni. Documenti fino al 21 settembre.

Municipio di Civitavecchia (8 ottobre, ore 12.30, miglioramento di ventesimo). — Appalto della costruzione di una tettoia principale, una pensilina ed armature in ferro dei ponti costituenti il secondo lotto delle opere necessarie per la costruzione di un mercato coperto, per L. 28,880, provv. agg. al signor Gaetano Matarese. Dep. L. 1500. Cauzione L. 700. Consegna 200 giorni.

R. Prefettura di Firenze (8 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 42, Pontassieve-Fortl, compreso tra il termine miliare n. 82 da Firenze, ed il confine colla provincia di Fortl, di m. 44,764.55, escluse le traverse degli abitati, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 120,480.12. Dep. provv. L. 2200. Cauz. L. 20,080.02. Documenti fino al 28 settembre. Fatali 10 ottobre, ore 12.

Municipio di Mirandola — Modena — (4 ottobre, ore 10). — Appalto della costruzione di un edificio scolastico.

— (6 ottobre, ore 10). — Appalto della costruzione di un secondo edificio scolastico.

— (8 ottobre, ore 10). — Appalto della costruzione di un terzo edificio scolastico.

R. Prefettura di Napoli (7 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ampliamento ed alla sistemazione del ponte Trapezoidale nel porto di Napoli, provv. aggiudicato col ribasso del 5 0/0 su L. 566,700, e cioè per L. 538,365. Deposito provvisorio L. 25,000. Cauzione decimo. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 28 settembre.

R. Prefettura di Sassari (10 ottobre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la ricostruzione di un ponte in muratura sul torrente Padrongianus, lungo il tronco da Siniscola a Terranova Pausania, per L. 400,000. Deposito L. 18,000. Cauzione definitiva il decimo. Ultim. lavori 30 mesi. Fatali 27 ottobre, ore 12. Documenti fino al 1° agosto.

Forniture diverse.

Aste.

RR. Arsenali di Napoli, Spezia e Venezia (26 settembre, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Fornitura di lamierino di ferro ondulato zincato per coperture metalliche all'arsenale di Napoli, per L. 51,000, provv. agg. col ribasso del 20.22 e del 5 0/0, e cioè per L. 13,439.64.

Direzione Artiglieria del R. Polverificio di Fontana Liri — Caserta — (27 settembre, ore 10, def.). — Fornitura di tonn. 500 di litantrace grasso per caldaie, a L. 38, L. 10,000. Cauzione L. 1900. Consegna giorni 60. Documenti fino al giorno dell'incanto.

Direzione Generale dei RR. Arsenali Marittimi di Napoli, Spezia e Venezia (28 settembre, ore 11, secondo incanto). — Fornitura alla R. Marina nel R. Arsenale di Spezia, di olio d'oliva di 1° qualità per macchine, per complessive L. 389,880, provv. aggiudicata coi ribassi del 12.33 e 5.80 0/0, e cioè per L. 321,982.85. Dep. provv. L. 38,990. Fatali 3 ottobre, ore 11.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Sett. 10	Sett. 17
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	465	467
» » Meridionali	737.50	739
» » Pinerolo (1° emiss.)	428.50	428.50
» » (2°)	413	413
» » Secondarie Sarde	267	267
» » Sicule	685	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D.	359	359.50
» » Cuneo 3 0/0	390	386
» » Gottardo 3 1/2 %	98.50	98.50
» » Mediterranee 4 0/0	508	508
» » Meridionali	359.50	361
» » Palermo-Marsala-Trapani	318	318
» » 2° emiss.	315	314.50
» » Sarde, serie A.	367.50	366
» » serie B.	367.50	366
» » 1879	367.50	366
» » Savona	384	386
» » Secondarie Sarde	513	513
» » Sicule 4 0/0 oro.	518	518
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	388	388

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.



PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 1° al 10 Settembre 1904. — 7ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenza
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	" "	1065 1065	1065 1065	" "
Viaggiatori	2,000,149.00	1,978,955.43	+ 21,193.57	100,607.00	99,842.65	+ 764.35
Bagagli e cani.	78,345.00	80,206.39	- 1,861.39	3,105.00	3,168.24	- 63.24
Merci a G.V. e P.V. acc.	378,008.00	375,795.53	+ 2,212.47	14,035.00	13,953.00	+ 82.00
Merci a P.V.	2,188,081.00	2,194,784.34	- 6,703.34	86,222.00	86,696.26	- 474.26
TOTALE .	4,644,583.00	4,629,741.69	+ 14,841.31	203,969.00	203,160.15	+ 808.85

Prodotti dal 1° Luglio al 10 Settembre 1904.

Viaggiatori	13,386,871.00	12,629,535.51	+ 707,335.49	695,654.00	656,231.45	+ 39,422.55
Bagagli e cani.	549,158.00	572,496.20	- 23,338.20	18,259.00	20,975.11	- 2,716.11
Merci a G.V. e P.V. acc.	2,737,512.00	2,668,775.69	+ 68,736.31	100,195.00	98,135.08	+ 2,059.92
Merci a P.V.	14,904,120.00	14,671,991.25	+ 232,128.75	642,547.00	627,548.68	+ 14,998.32
TOTALE .	31,527,661.00	30,542,798.65	+ 984,862.35	1,456,655.00	1,402,890.27	+ 53,764.73

Prodotto per chilometro.

della decade	975.75	972.63	+ 3.12	191.52	190.76	+ 0.76
riassuntivo	6,623.46	6,416.55	+ 206.91	1,367.75	1,317.27	+ 50.48

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 53), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-1905. — 6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	185,357	2,644	19,665	193,032	737	351,435	618	569
1903	121,055	2,406	18,636	173,742	739	316,578	618	512
Differenze nel 1904	+ 14,302	+ 238	+ 1,029	+ 19,290	- 2	+ 34,857	"	+ 57
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1904.								
1904-1905	687,817	15,924	120,470	918,277	11,409	1,754,897	618	2,840
1903-1904	652,720	13,448	111,699	873,556	12,464	1,663,885	618	2,692
Differenze nel 1904-1905	+ 35,097	+ 2,476	+ 8,771	+ 44,721	- 1,055	+ 91,012	"	+ 148

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	49,261	928	11,710	30,790	182	93,871	482	194
1903	45,336	998	8,760	28,289	162	86,535	482	179
Differenze nel 1904	+ 1,425	- 70	+ 2,950	+ 12,501	+ 20	+ 7,336	"	+ 15
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1904.								
1904-1905	259,068	6,168	49,661	154,142	1,263	470,302	482	976
1903-1904	247,280	5,189	37,772	141,018	820	432,079	482	896
Differenze nel 1904-1905	+ 11,788	+ 979	+ 11,889	+ 13,124	+ 443	+ 38,223	"	+ 80

STRETTO DI MESSINA

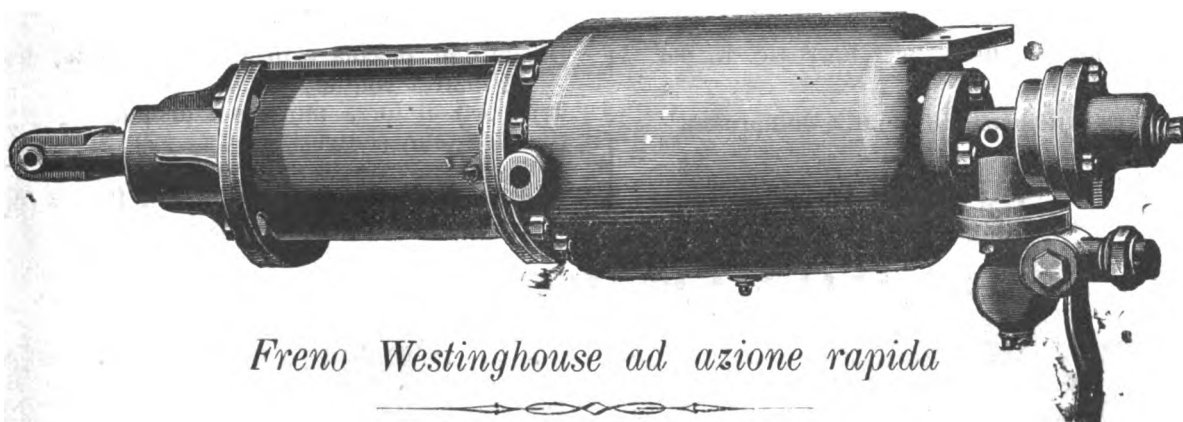
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	5,324	57	3,921	4,687	"	13,989	28	608
1903	5,397	151	2,416	3,927	"	11,891	28	517
Differenze nel 1904	- 73	- 94	+ 1,505	+ 760	"	+ 2,098	"	+ 91
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1904.								
1904-1905	30,562	1,138	12,429	19,481	"	63,610	28	2,766
1903-1904	30,904	878	5,022	16,014	"	52,818	28	2,296
Differenze nel 1904-1905	- 342	+ 260	+ 7,407	+ 3,467	"	+ 10,792	"	+ 470

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — LONDRA



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. **350554**.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad a.r.a compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

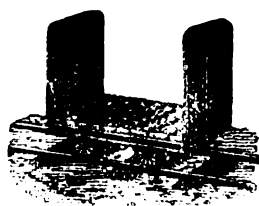
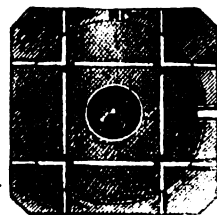
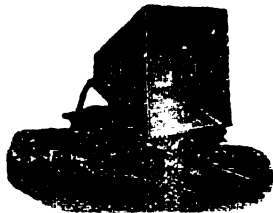
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

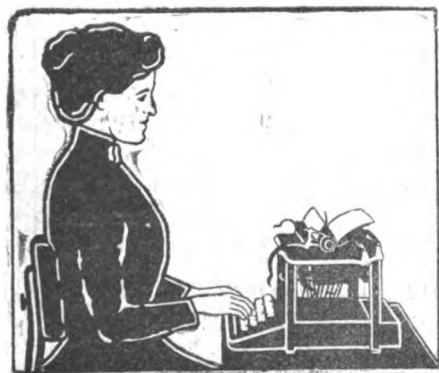
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

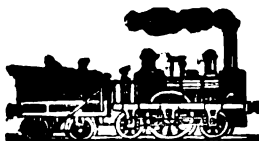
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 20 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — La Relazione dell'on. Rubini sul progetto di legge per l'esercizio ferroviario di Stato (I). — L'ampliamento e il riordino della stazione di Genova P. P. — Gli scioperi ed i poteri pubblici. — Congresso tramviario di Vienna. — Ferrovie dell'Adriatico (Statistica dell'esercizio per l'anno 1902). — Durata e distribuzione del lavoro degli agenti e degli operai ferroviari (II). — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Avvisi delle Società ferroviarie. — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

LA RELAZIONE DELL'ON. RUBINI

SUL

PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

I.

Quando, sono ora cinque mesi, io scrissi nel *Monitore* sul progetto di legge presentato dal Ministro Tedesco per l'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, mettendone in rilievo gli errori e le lacune, conchiudevo coll'affermare che simile progetto non avrebbe potuto uscire dalle discussioni parlamentari senza importanti modificazioni.

I fatti mi danno ragione, poichè, a prescindere da ulteriori modificazioni che usciranno dalla discussione pubblica, che sarà probabilmente lunga ed appassionata, noi vediamo fin da oggi che la Commissione della Camera nel suo primo esame lo ha già modificato profondamente.

L'on. Rubini, che è uno degli uomini più studiosi e più coscienti che abbia la nostra Camera, confessa di aver accettato a suo molto malgrado l'incarico di riferire le discussioni fatte dalla Commissione, a causa delle gravi difficoltà che si incontrano per rendere possibile il progetto presentato dal Governo.

Egli fa rilevare che questo progetto non è stato studiato per un caso concreto, ma è fatto in astratto, e dovrà servire per organizzare l'esercizio di Stato su quelle linee ferroviarie indeterminate che per qualsiasi circostanza non saranno date all'industria privata. E così alle gravissime difficoltà che presenta sempre l'organizzazione dell'esercizio di Stato in un paese come l'Italia dove il parlamentarismo è spinto fino all'esagerazione, si aggiungono ancora le difficoltà dell'indeterminazione dovendosi ottenere una legge che si adatti sia nel caso che lo Stato debba esercitare un solo tronco di ferrovia, sia nel caso che lo Stato si trovi nell'obbligo di esercitare direttamente tutta la rete ferroviaria italiana.

L'on. Rubini dice di avere la *visione chiara* che se il Governo si deciderà a fare il grande esperimento dell'esercizio di Stato si avrà un disastro, ed egli si rassegna e si

adatta a fare ogni sforzo perchè il disastro sia il più possibile mitigato. Ma lo fa a suo malgrado, e con molta sincerità spiega e il ritardo alla stampa della relazione e le voci che corsero più volte della sua rinuncia.

Egli, parlando di sè stesso, dice testualmente:

« Per le difficoltà, e per la trepidanza che egli prova » per l'intima persuasione che, comunque si faccia, nessun » congegno può sortirne che non sia deficiente, e che all'atto » pratico non abbia ad essere, almeno in parte, modificato, » chi ha l'onore di riferirvi più volte fu sul punto di rinunziare al compito commessogli e assunto con grande » ritrosia per la visione chiara della situazione. Non lo ha » fatto unicamente perchè costretto quasi a continuare » dalla benevolenza dei colleghi e perchè avrebbe per la » sua parte contribuito, con la rinuncia, ad aggravare la » situazione medesima che ha per esponente l'angustia del » tempo ».

Comunque sia, l'on. Rubini, da quell'uomo coscienzioso che egli è, si accinge all'opera col proposito di fare il meglio che gli sia possibile.

Ed egli comincia coll'esaminare i precedenti e cioè la deliberazione della Camera del 3 giugno 1903 e la presentazione del progetto del Ministro Tedesco che lascia impregiudicata la decisione definitiva del Governo sull'ordinamento ferroviario al 30 giugno 1905.

Viene poi ad esaminare i diversi voti espressi nel paese e che egli enumera e riporta in apposito allegato.

Con molta verità ed acutezza egli, riassumendo questi diversi voti, esprime il giudizio che:

« Pare cioè, in riassunto, che chi adopera di più le » ferrovie stimi un miglior servitore l'esercizio privato, » mentre chi si adopera presso le ferrovie preferisce di essere alla dipendenza dello Stato ».

L'animo mite e buono dell'on. Rubini gli impedisce di svolgere il suo concetto, ma chi legge queste concettose parole comprende che anch'egli è persuaso che se i ferrovieri, e coloro che si sono messi alla testa dell'organizzazione ferroviaria, domandano ad alte grida l'esercizio di Stato, vi sono spinti non da considerazioni tecniche o dall'alto concetto degli interessi generali del paese, ma dal concetto egoistico del loro interesse particolare.

E qui incidentalmente l'on. Rubini osserva quanto il problema ferroviario sia più grave in Italia che in ogni altro paese per l'enorme disavanzo che presenta il bilancio ferroviario che egli, valendosi dei dati ufficiali, valuta in L. 143,513,670.55.

Ma senza punto voler entrare in merito a questa cifra e venir qui a fare una discussione contabile, noto che la contabilità dello Stato è lontana dall'essere una contabilità industriale, e se si volesse studiare accuratamente le cose si troverebbe certamente la verità di quello che ho più volte affermato nel *Monitore*, e cioè che il disavanzo del bilancio ferroviario italiano supera i 250 milioni annui.

Poi l'on. Rubini passa a fare la statistica delle ferrovie italiane e trova che in Italia oggi le ferrovie misurano in totale chilometri 15,494 dei quali 14,276 a scartamento normale e 1218 a scartamento ridotto. E questo patrimonio ha costato allo Stato la somma, al 31 dicembre 1901, di L. 5,604,124,648.

L'on. Rubini, che è stato Ministro del Tesoro e che è uno degli uomini più studiosi delle cose finanziarie d'Italia, sa perfettamente come questa cifra sia stabilita e sa meglio di ogni altro che se si rifacessero i conti con i criteri della contabilità commerciale, questa somma verrebbe ad essere per lo meno raddoppiata.

Ma di tutto ciò è meglio non parlarne.

Egli passa poi ad esaminare le convenzioni del 1885 e, senza dividere completamente gli apprezzamenti che fa l'on. Rubini, sono però ben lieto di vedere che anch'egli divide il concetto che ho esposto più volte nel *Monitore*, e cioè che gli inconvenienti e i mali che si sono verificati dipendono assai più dal modo col quale le convenzioni furono applicate che dai difetti insiti nelle convenzioni stesse. E sono anche ben lieto di vedere che egli convenga nel dire che il più grave peccato originale delle convenzioni è stato quello di ridurre arbitrariamente la somma di 208 milioni, che era stata fissata come necessaria per mettere le ferrovie in regolare stato di esercizio, alla somma di 144 milioni che fu consacrata nell'allegato B.

Non seguirò la lunga odissea che fa l'on. Rubini sullo svolgimento delle convenzioni e specialmente dei disavanzi che si sono manifestati nelle gestioni delle casse speciali, ma sono lietissimo nel vedere che egli si adoperi a sfatare la falsa idea che in Italia le tariffe ferroviarie sieno altissime e che nessuna concessione si sia fatta al pubblico durante lo svolgimento delle convenzioni del 1885.

Confrontando la tariffa dei viaggiatori del 1885 con quella che si è applicata nel 1900 risulta che in solo quell'anno il pubblico ha risparmiato 10 milioni. E facendo lo stesso paragone per le merci risulta un risparmio del pubblico di 18 milioni.

E se invece di guardare il paragone guardiamo le tariffe in sé stesse troviamo che il prodotto medio del 1900 del viaggiatore-chilometro è stato di L. 0.0410 e di quello speciale di 3^a classe di L. 0.0317 e se è desiderabile che diminuisca ancora non si può però dire che sia elevatissimo.

E così per le merci. A piccola velocità accelerata abbiamo le tariffe che arrivano perfino a L. 0.02065, e a piccola velocità si arriva perfino a L. 0.0194.

L'on. Rubini in apposito allegato fa dei diligenti confronti delle nostre tariffe con le tariffe delle ferrovie estere, ma per portare dei giudizi bisogna anche tener conto delle diverse condizioni nelle quali si svolge il servizio in Italia ed all'estero. Ma in ogni modo si può dire che tutte quelle declamazioni sulle altissime tariffe italiane sieno semplicemente degli artifici oratori di gente che non ha studiato nulla e che parla soltanto per ottenere l'applauso.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

L'AMPLIAMENTO E IL RIORDINO DELLA STAZIONE DI GENOVA P. P.

Il 2 corrente mese si apriva all'esercizio il nuovo piazzale della stazione di Genova P. P. Non sarà discaro ai lettori del *Monitore* un cenno sui lavori che vennero eseguiti in questi ultimi tempi in quell'importantissimo scalo.

Tutti conoscono la posizione topografica di Genova: l'erto anfiteatro di colline sul quale siede la ricca e fiorente città le dona indubbiamente un aspetto maestoso e le procura terribili armi di difesa; ma è altrettanto certo che tale privilegiata posizione oppone al sempre crescente sviluppo dei traffici, ed in particolar modo al rapidissimo incremento del porto, dure difficoltà, ostacolando l'adeguato sviluppo dei servizi ferroviari e rendendo costosissima l'attuazione di nuovi sbocchi.

Per la stazione centrale di Piazza Principe, questa difficoltà di guadagnare terreno, per far fronte ai sempre maggiori bisogni del porto e della città, si complicava con quella derivante dalla sua forma originaria a fondo cieco; la quale rendeva necessaria fino ad oggi una lunga manovra di regresso ai treni in arrivo dalle linee di levante od in partenza per le stesse. Per ovviare a tali inconvenienti si dovette trasformare la vecchia stazione di testa in stazione di transito, o, meglio, conservare la prima ed aggiungervi i vantaggi della seconda, il che si ottenne ricavando, al nord dell'edificio esistente, un nuovo piazzale e sterrendo per ciò buona parte della collina che si estendeva subito sopra la primitiva tettoia degli omnibus e che sosteneva il vecchio Arsenale di terra. La collina, nel suo piano arretrato, dovette essere sostenuta da un muraglione della lunghezza di 280 metri, a pilastri ed archi, il quale, — per l'altezza di ben 26 metri raggiunta da 14 dei 25 pilastri e per le enormi spessezze che dovette assumere in relazione alla natura alluvionale del terreno, cosparso solo di grossi trovanti e intersecato da qualche strato scomposto di roccia — assunse l'importanza e l'aspetto di una vera opera ciclopica; la cui costruzione si dovette compiere con laboriosi e costosissimi artifici, quali l'escavo di pozzi armati per l'esecuzione dei piloni e la puntellatura generale degli schienali. Il muraglione avrebbe avuto senza dubbio un aspetto ancor più imponente, se la parte centrale di esso, che, per ragioni tecniche, venne tenuta più depressa di quelle laterali, fosse stata portata alla stessa altezza di queste; ma l'Amministrazione cittadina, che ne avrebbe avuto gli esclusivi vantaggi e fra gli altri quello di poter completare una splendida strada pensile lungo tutta la fronte della collina, si rifiutò di sottostare alla maggiore spesa perciò occorrente.

Il nuovo piazzale venne allacciato, per mezzo di un nuovo tratto di galleria, della lunghezza di circa 450 metri, a quella già esistente, detta della *Traversata*, che sottopassa l'abitato e raggiunge la stazione orientale. Anche questa parte del lavoro presentò notevoli difficoltà: ed invero, i molteplici fasci di binari del nuovo piazzale, insinuandosi coi loro scambi estremi a levante fin sotto Piazza Acquaverde, obbligarono a costruire nel primo tratto di galleria, della lunghezza di 94 metri, una gigantesca strombatura d'imbocco, aprentesi con un grandioso portale di granito, il vano del quale misura ben 26 metri di corda; la sezione va poi a mano a mano restringendosi, fino a raggiungere la larghezza normale di m. 8 50. Nel punto d'innesto della nuova alla vecchia galleria, si dovette costruire una camera di biforcazione pure con eccezionali dimensioni; e tali opere e l'intero escavo della galleria, si resero ancor più difficili per le soggezioni che ad essi venivano dall'essere direttamente insistenti sulla galleria stessa importanti e sontuosi edifici cittadini; i quali, solo per gli accurati studi, per la vigilanza della dirigenza e per la solerzia ed abilità speciali dell'Impresa cav. Luigi Cavanna assuntrice dei lavori, che vi attende fin dal settembre del 1899, non ebbero a soffrirne danno alcuno.

Addossato al vecchio edificio, si costruì un nuovo corpo di fabbrica, a pianta schematicamente triangolare, col vertice più acuto verso Sampierdarena e colla fronte disposta obliquamente rispetto all'asse del primitivo fabbricato, in modo che il prospetto della stazione verso Piazza Acquaverde venne ad aumentare in lunghezza di circa 50 metri. Un atrio centrale di 22 metri per 13 pone in comunicazione il vecchio piazzale, coperto dalla grande tettoia, che sarà riservato ai treni locali per la Riviera di Ponente, ed il nuovo, destinato, come si disse, per i treni in transito. Sull'asse di questo atrio generale, uno scalone della larghezza di 9 metri conduce al nuovo atrio degli arrivi, di metri 22 per 33, coperto, come il primo, da tettoia in ferro e vetri e rispondente col suo asse a quello di via Balbi. Due sottopassaggi, rivestiti di piastrelle smaltate e della larghezza di metri 5 pongono in diretta comunicazione l'atrio generale ed il locale dello scalone d'uscita coi marciapiedi interbinari del nuovo piazzale coperti da pensiline, e serviranno rispettivamente per i viaggiatori in partenza e per quelli in arrivo. Sulla nuova fronte del fabbricato, parallela ai binari, riparata essa pure da un'ampia pensilina a Incernari, trovano posto la sala d'aspetto ed il caffè buffet di 1^a e 2^a classe, il quale ultimo, con apposito sottopassaggio, è pure in comunicazione col vecchio fabbricato, per servire il buffet di 3^a classe ed il caffè esterno che vi trovano sede. Nella parte nuova hanno pure posto locali per il telegrafo e per gli altri uffici; nei piani superiori si ricavarono alloggi per il personale di stazione e vasti dormitori per quello viaggiante, con doccie, bagni, refettori, ecc. Infine, verso Piazza Acquaverde, si ottennero ampi locali con sotterranei per il servizio dei bagagli in arrivo, installando più montacarichi idraulici per l'elevamento meccanico dei bagagli stessi dal piano dei sotterranei e del piazzale interno a quello della Piazza Acquaverde. Un quarto sottopassaggio attraversa l'atrio degli arrivi e pone in diretta comunicazione gli accennati locali dei bagagli in arrivo e quelli dei bagagli in partenza posti dirimpetto ai primi, nel vecchio fabbricato e si prolunga (detto sottopassaggio) fin sotto la grande tettoia.

Verso Piazza Acquaverde, un avancorpo centrale serve di fronte alla tettoia degli arrivi e un intercolonnio, simmetrico a quello esistente a mare, forma il prospetto, verso monte, dei locali per i bagagli in arrivo. La facciata non ha interamente raggiunto quella grandiosità e quella simmetria che si potevano desiderare e che già erano concretate in un progetto studiato dalla Società, non avendo il Ministero dei Lavori Pubblici consentito che alcuna parte dei fondi stanziati dalla legge 2 agosto 1897 per l'ampliamento e il riordino del fabbricato viaggiatori di Genova P. P. potesse essere destinata ad opere di carattere esclusivamente decorativo, ed essendosi d'altra parte rifiutato il Municipio di sottostare alla corrispondente maggiore spesa. Ma i lavori, come vennero eseguiti, non impediranno, quando che sia, il completamento della facciata secondo il comune desiderio dei tecnici e della popolazione.

Restano ancora da eseguire i lavori di rimaneggiamento della parte antica del fabbricato; i quali consisteranno essenzialmente nella formazione di una nuova grandiosa sala delle partenze con annessa biglietteria, di un sottostante ricovero per gli emigranti indigenti, di una gradinata di ingresso, e nel completamento del sottopassaggio per servizio bagagli.

I lavori edilizi sono affidati all'impresa Fratelli Rizzi di Piacenza, che vi pone il massimo zelo ed impegno. L'importo, per la sola parte che si riferisce a questi ultimi lavori, esclusa quindi la formazione del piazzale, la costruzione del muraglione e della galleria, si aggirerà attorno al milione.

Ci riserbiamo di dare, a tempo debito, anche qualche cenno sugli importanti lavori che si eseguono per la stazione orientale di Brignole.

GLI SCIOPERI ED I POTERI PUBBLICI

L'*Economiste Français* a proposito dello sciopero di Marsiglia, pubblica uno scritto dell'ingegnere economista Leroy Beaulieu che è interessante di riassumere anche per i lettori italiani.

Quando, sono circa quarant'anni, scrive il Leroy Beaulieu, fu proclamata in Francia la legittimità e la legalità degli scioperi, nessuno certamente immaginava la situazione assolutamente anarchica che ne sarebbe risultata in alcune industrie di primaria importanza nazionale ed in alcune grandi città.

Si voleva allora, e non a torto, procurare agli operai i mezzi di difendere efficacemente i propri diritti, tanto per ciò che riguarda il salario, che la durata del lavoro e le condizioni del lavoro, medesimo. Questo intendimento era di buona democrazia, e non aveva in sé nulla che minacciasse necessariamente l'ordine pubblico e lo sviluppo regolare delle industrie.

Si concepiva che uno sciopero scopperebbe ogni tanto in una determinata industria, e dopo un tempo più o meno lungo di disoccupazione finirebbe, in generale, con una transazione, e che provate ed adottate dalle sofferenze e dalle perdite incorse, le due parti, padroni e operai, cercherebbero per una lunga serie di anni, di evitare un nuovo sciopero.

Si contava anche sull'autorità e la forza pubblica per mantenere energicamente l'ordine e per tutelare la proprietà e la libertà dei cittadini.

Questo concetto riguardo agli scioperi, durò per venti o venticinque anni, nei quali i poteri pubblici considerarono come primo loro dovere, in caso di sciopero, di garantire energicamente la libertà di lavoro, di difendere la proprietà, di applicare le penalità legali in caso di crimini, e come dovere accessorio, quando le parti si rivolgevano al Governo, di adoprarsi sinceramente alla pacificazione con la sollecitudine imposta dai grandi interessi nazionali.

Inoltre, lo sciopero, non era legalmente autorizzato in tutte le industrie senza eccezione, nè in tutti i casi, senza riserva. L'importante questione dell'osservanza del contratto di lavoro, quale è stabilito da convenzioni formali fra le parti o dal costume o dalla tradizione, era ed è sempre riservata.

Nulla assolutamente nella legislazione dà il diritto agli operai impiegati per un tempo o per un lavoro determinato, di troncare improvvisamente il lavoro, senza preavviso, durante il periodo in cui il contratto stipulato ha corso. Se insorgono difficoltà coi padroni, a derimerle, ci sono i tribunali dei proibiviri. Lo sciopero non è lecito quando rompe il contratto di lavoro.

La legge che autorizza le coalizioni d'operai, non ha conferito ad essi maggiori diritti di quelli che ha il padrone; e come questo non può congedare l'operaio senza preavviso e senza il periodo di tempo consacrato dall'uso, così reciprocamente, un operaio, cento, mille operai, non possono abbandonare il lavoro senza preavviso e senza rispettare i termini d'uso.

Ma il diritto di sciopero, come tutti gli altri, è suscettibile di eccezioni. Così lo sciopero non può considerarsi lecito nei grandi servizi nazionali, che ammettono continuità di impegni, di remunerazione, talora di pensione, perfettamente noti prima, e che importano dei quadri ed organici fissi dai quali l'impiegato non può essere arbitrariamente scacciato.

La legge che ha autorizzato gli scioperi non è evidentemente stata fatta per tali categorie e fra queste vengono in prima linea i marinai e gli iscritti marittimi.

Per questi ultimi la legge francese ha stabilito degli enormi privilegi. Ora non è per loro begli occhi che la legge ha conferito ad essi tali privilegi, ma nell'interesse pubblico. Ed è nel medesimo interesse pubblico che la legge ha assimilato alla diserzione, punendolo colle medesime pene, l'abbandono della nave od il rifiuto al servizio del-

l'iscritto marittimo in corso di viaggio o d'ingaggio. Vi è una naturale compensazione fra oneri e favori. Non si può sottrarre ai primi e conservare i secondi.

Altrimenti l'interesse pubblico sarebbe tradito e sacrificato. Nel caso dello sciopero di Marsiglia non si tratta soltanto dell'interesse del primo porto della Francia: ma la questione è ben più alta: esso supera gli interessi di Marsiglia, per quanto importanti essi siano perchè riguarda addirittura la integrità stessa del territorio francese.

La Francia ha concesso alla navigazione nazionale il monopolio assoluto delle sue relazioni colla Algeria. Ora, causa lo sciopero degli iscritti marittimi, queste relazioni sono costantemente turbate e parecchie volte sospese. Queste interruzioni danneggiano gli interessi materiali della Colonia e alimentano le idee separatiste che vi serpeggiano. Può venire un giorno in cui essa creda più conveniente separarsi e ne tragga argomento dalla violazione della legge formale da parte del Governo, determinata da questi scioperi del personale marittimo.

Un'altra questione grave è quella dei *dockers*, ossia dei lavoratori del porto, specialmente perchè i loro scioperi si risolvono in una serie continua di violazioni della libertà del lavoro o paralizza qualunque opera nel porto. I Sindacati furono autorizzati dalla legge del 1884, ma da essa non risulta che queste organizzazioni debbano divenir strapotenti ed irresponsabili.

Ora si è venuta formando nel loro seno una specie di burocrazia operaia, di gente cioè che non lavora, almeno manualmente, e che detiene di fatto un potere enorme senza responsabilità di nessuna sorta. Talora questi burocratici operai sono inclinati ad una certa prudenza, ma più spesso invece la loro onnipotenza li ubriaca, e questo è il caso di Marsiglia. Essi scatenano conflitti sopra conflitti; si compiaccono di scioperi continui; praticano sistematicamente il boicotaggio. Tutto ciò è stato dalla magistratura più di una volta riconosciuto come abusivo: ma non c'è modo di stabilire la responsabilità di questi Sindacati, sia pecuniaria, che penale. Se non si arriva a stabilire una tale responsabilità effettiva, siamo all'anarchia.

CONGRESSO TRAMVIARIO DI VIENNA

Si è tenuta nei giorni scorsi a Vienna la 13^a Assemblea generale dell'Unione internazionale delle Tramvie e Strade Ferrate di interesse locale, con l'intervento di delegati dell'Austria e dell'Ungheria, della Germania, del Belgio, della Bulgaria, della Spagna, della Francia, della Grecia, dell'Italia, della Romania, della Russia, della Svizzera.

Le questioni trattate dal Congresso furono sedici, delle quali le più importanti sono: l'impiego delle vetture automotrici; i mezzi per prevenire i pericoli derivanti dalla caduta dei fili telefonici su quello del *trolley*; l'impiego delle vetture di rimorchio; i vantaggi della trazione elettrica sulle ferrovie secondarie; la forma e tensione della corrente da adottarsi nella trazione elettrica sulle ferrovie secondarie.

La prima questione fu trattata dallo Ziffer, che conclude che la introduzione delle automotrici nell'esercizio delle ferrovie locali è una vera necessità. Non ritenne per altro possibile indicare quale sia il tipo di vettura preferibile; lo diranno i risultati delle applicazioni in corso, specialmente di quelle che stanno per farsi in Francia ed in Ungheria, dove se ne hanno già in costruzione 200 del tipo Ganz.

Sulla seconda questione taluno sostenne la convenienza dei fili di guardia; altri la convenienza delle *réglettes* in legno sovrapposte ai fili di servizio. E la discussione si chiuse col riconoscere che nessuno dei mezzi attualmente in uso dà la sicurezza assoluta e che occorre cercare indirettamente la soluzione del problema col diminuire il numero degli incrociamenti, riunendo in fasci i fili e, dove

è possibile, col portarli, come si è fatto a Vienna, in cunicoli sotterranei. Infine si sono fatti voti perchè sia definita dalle autorità la competenza delle spese che si devono incontrare per la difesa dei fili collocati in opera dopo l'impianto della tramvia.

Sull'impiego delle vetture di rimorchio nell'esercizio urbano delle tramvie elettriche, si concluse col voto che, salvo i casi di forte pendenza, sia da accordarsi l'accordamento di due e anche tre vetture di rimorchio, purché i mezzi di frenatura siano sufficienti.

Sulle questioni quarta e quinta, relative all'impiego della trazione elettrica sulle ferrovie locali, si concluse che vi può essere vantaggio a sostituire la trazione elettrica alla trazione a vapore quando le condizioni locali lascino prevedere, con un servizio bene organizzato, un aumento più o meno importante nel numero dei viaggiatori; non essere però possibile venire ora ad una conclusione definitiva.

FERROVIE DELL'ADRIATICO

Statistica dell'esercizio per l'anno 1902.

A cura della Società Italiana per le Strade Ferrate dell'Adriatico, è stata pubblicata la statistica dell'esercizio per l'anno 1902.

Diamo ora qui di seguito i più importanti dati ricavati dalla medesima.

La lunghezza totale delle linee in esercizio al 31 dicembre 1902 ammontava a km. 6081,555, mentre al 31 dicembre 1901 era di km. 6064,614, per cui abbiamo, nell'anno 1902, un aumento di km. 16,941.

La quantità assoluta di materiale mobile in dotazione al 31 dicembre 1902, in confronto col 1901, risultava costituita da:

	1902	1901	Dif.
Locomotive	N. 1,142	1,121	+ 21
Carrozze da viaggiatori	» 3,229	3,197	+ 32
Bagagliai	» 655	667	— 12
Carri da merci e da bestiame	» 24,638	23,195	+1443
Carri da treni materiali e da servizio	» 708	719	— 16

Il personale adibito ai vari servizi della Rete Adriatica durante l'anno 1902 si componeva di n. 33,913 tra funzionari ed agenti stabili e di n. 10,503 avventizi, con una spesa complessiva di L. 56,903,821.62; mentre nell'anno 1901 ammontava a n. 33,679 stabili e a n. 10,635 avventizi, e la spesa a L. 55,360,339.51; donde un aumento di n. 234 nel personale stabile, una diminuzione di n. 132 in quello avventizio ed una maggiore spesa di L. 1,542,482.11 nel complesso dei servizi.

La percorrenza dei convogli di viaggiatori, misti e merci, che nell'anno 1902 è stata di km. 30,286,683, nell'anno 1901 fu di km. 29,216,437, con una differenza in più di km. 1,070,246.

La quantità dei viaggiatori trasportati nel 1902, in confronto a quelli del 1901, risulta dal seguente specchio:

Viaggiatori a tariffa intera:	1902	1901	Dif.
N.	7,700,210	7,220,688	+ 479,522
Percorrenza	Km. 415,934,193	406,370,922	+ 9,563,271
Prodotto	L. 25,324,954	24,885,268	+ 439,686

Viaggiatori a tariffa ridotta:	1902	1901	Dif.
N.	11,833,426	10,884,054	+ 949,372
Percorrenza	Km. 670,658,716	611,991,755	+58,666,961
Prodotto	L. 17,375,466	16,554,190	+ 821,276

Viaggiatori con biglietti circolari, combinati circolari, combinati di andata e ritorno, ad itinerario combinabile, a zone regionali, di abbonamento normali e per studenti:

	N.	133,742	114,302	+	19,440
Percorrenza.	Km.	170,602,069	139,400,298	+	31,201,771
Prodotto.	L.	7,232,318	6,272,067	+	960,251
Convogli speciali.	N.	18	17	+	1
Percorrenza.	Km.	2,879	4,288	—	1,409
Prodotto.	L.	22,634	19,844	+	2,789

Le merci, i bagagli, il bestiame, ecc., trasportati nell'anno 1902, col relativo confronto del 1901, risultano come appresso:

Grande velocità.					
	1902	1901		Diff.	
<i>a) Quantità delle spedizioni:</i>					
Bagagli, giornali, cam-					
pioni e cani.	N.	789,426	742,054	+	47,372
Pacchi ferroviari fino a					
20 kg.	"	1,022,967	1,003,169	+	19,798
Merci a carro completo	"	2,835	1,452	+	1,383
Altri trasporti.	"	2,346,479	2,249,094	+	97,385

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo:

Merci a carro completo o tassate per tali, Tonn.	27,795	14,823	+	12,972
--	--------	--------	---	--------

<i>c) Percorrenza delle merci:</i>					
Merci a carro completo o tassate per tali. Km.	2,650,054	1,080,800	+	1,569,254	

<i>d) Percorrenza media delle merci:</i>					
Di una tonnellata merci a carro completo o tassate per tali. . Km.	95	73	+	22	

<i>e) Prodotto:</i>					
L.	10,428,555	10,188,834	+	239,720	

Piccola velocità accelerata.					
	1902	1901		Diff.	

<i>a) Quantità delle spedizioni:</i>					
Merci a carro completo N.	34,645	34,705	—	60	
Bestiame. Capi	93,843	89,737	+	4,106	

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo e quantità dei capi di bestiame:

Merci a carro compl. Tonn.	319,808	320,149	—	341	
Bestiame. Capi	1,340,686	1,310,101	+	30,585	

<i>c) Percorrenza delle merci e del bestiame:</i>					
Merci a carro compl. Km.	105,337,404	102,680,217	+	2,657,187	
Bestiame. Capi	160,720,575	155,781,109	+	4,939,466	

<i>d) Percorrenza media delle merci e del bestiame:</i>					
Di una tonnellata merci a carro completo Km.	329	321	+	8	
Di un capo di bestiame "	120	119	+	1	

<i>e) Prodotto:</i>					
L.	8,802,535	8,536,423	+	266,111	

Piccola velocità.					
	1902	1901		Diff.	

<i>a) Quantità delle spedizioni:</i>					
Merci a carro completo o tassate per tali. N.	748,866	687,376	+	61,490	
Altri trasporti.	"	3,277,207	3,080,450	+	196,757

b) Quantità in tonnellate delle spedizioni merci a carro completo:

Merci a carro completo o tassate per tali. Tonn.	7,625,329	6,902,364	+	722,965	
--	-----------	-----------	---	---------	--

<i>c) Percorrenza delle merci:</i>					
Merci a carro completo o tassate per tali. Km.	938,272,897	845,199,785	+	93,073,112	

<i>d) Percorrenza media delle merci:</i>					
Di una tonnellata merci a carro completo o tassate per tali. . Km.	123	122	+	1	

<i>e) Prodotto:</i>					
L.	61,898,069	56,207,984	+	5,690,084	

Diamo qui di seguito il riassunto generale del prodotto di esercizio ottenuto nell'anno 1902 ed il relativo confronto con quello del 1901.

	1902	1901	Diff.
Viaggiatori L.	49,932,739	47,711,526	+ 2,221,213
Convogli speciali . . »	22,634	19,844	+ 2,789
Merci a grande velocità »	10,428,555	10,188,834	+ 239,720
Merci a piccola velocità accelerata »	8,802,535	8,537,423	+ 266,111
Merci a piccola velocità »	61,898,069	56,207,984	+ 5,690,084
Introiti diversi . . »	5,624,872	5,570,969	+ 53,903

Totale generale L. 136,709,406 128,235,582 + 8,473,823

Le spese generali di esercizio durante l'anno 1902 risultano nella complessiva somma di L. 102,182,585, mentre quelle effettuate nell'anno 1901 ammontavano a L. 98,815,414 donde una maggiore spesa di L. 3,367,170.

A complemento dei dati statistici sovra accennati, crediamo opportuno di indicare anche il prodotto per linea, limitatamente a quelle che lo hanno dato superiore alle L. 300,000, e quello delle stazioni che hanno introitato oltre le L. 500,000, nell'anno 1902.

Indicazione delle linee	PRODOTTO		
	totale	per km.	per km. percorso dai tren
Milano-Piacenza.	4,960,822	71,896	7.26
Piacenza-Parma.	3,623,863	62,480	7.88
Parma-Bologna.	6,860,678	76,230	8.34
Bologna-Pistoia.	5,044,110	50,951	5.39
Pistoia-Firenze.	2,158,546	63,487	6.26
Firenze-Chiusi.	5,454,791	36,124	5.86
Chiusi-Roma.	4,164,745	25,241	4.52
Bologna-Ancona e porto.	8,877,780	42,888	5.62
Ancona-Castellammare Adriatico	4,159,665	28,491	4.60
Castellammare Adriatico-Foggia	4,515,653	25,212	4.01
Foggia-Napoli.	5,517,787	27,868	4.48
Foggia-Brindisi.	5,680,520	24,276	4.58
Milano-Verona.	11,855,028	79,033	6.94
Treviglio-Bergamo.	431,381	19,608	3.67
Bergamo-Rovato.	1,112,138	34,754	5.48
Verona-Venezia.	7,861,367	67,770	6.88
Verona-Mantova.	751,557	20,312	3.33
Mantova-Modena.	1,451,062	22,324	3.73
Venezia-Bologna.	7,262,057	45,338	6.22
Pavia-Casalpusterlengo.	633,366	14,729	4.03
Codogno-Cremona.	831,018	29,679	5.37
Cremona-Mantova.	1,553,461	24,658	5.02
Mantova-Cerea.	485,594	12,779	3.09
Legnago-Monselice.	479,591	12,621	3.59
Verona-Peri.	1,322,060	30,047	4.86
Venezia-Pontebba.	7,970,187	38,879	5.64
Venezia-S. Donà-Portogruaro	716,651	10,386	2.05
Udine-Cormons.	366,313	19,279	5.26
Como-Lecco.	502,820	13,590	2.61
Lecco-Bergamo.	1,144,562	34,684	4.47
Seregno-Ponte S. Pietro.	435,365	13,605	3.87
Monza-Calolzio.	1,223,828	39,478	4.98
Cremona-Treviglio.	832,811	12,812	3.48
Olmeneta-Brescia.	367,318	9,183	2.96
Verona-Legnago-Rovigo.	1,007,452	9,975	2.56
Ferrara-Argenta.	485,213	14,271	4.47
Argenta-Ravenna-Rimini.	838,648	9,318	3.14
Pistoia-Pisa.	2,575,764	38,444	5.28
Pisa-Livorno.	483,058	24,153	7.19
Roma-Ancona.	6,713,107	22,756	5.00
Terni-Aquila-Sulmona.	940,301	5,733	2.23
Roma-Sulmona.	2,119,690	12,324	2.84
Sulmona-Castellammare Adriat.	965,855	14,204	3.58
Bari-Taranto.	718,583	6,248	2.45
Brindisi-Otranto.	715,757	8,323	2.68
Terontola-Foligno.	706,569	8,513	2.51
Chiavenna-Colico-Sondrio.	558,296	8,333	1.90
Trevise-Belluno.	1,123,237	13,061	3.39
Parma-S. Zeno.	1,498,375	17,423	4.68
Bologna-Verona.	314,842	5,336	1.31
Castelbolognese-Ravenna.	535,427	12,748	3.68
Faenza-Firenze.	1,212,721	12,007	3.25
Albacina-Portocivitanova.	492,660	5,663	2.18
Termoli-Campobasso.	378,412	4,300	1.84
Campobasso-Benevento.	612,520	7,206	2.34
Rocchetta S. Ant. Gioia del Colle	303,223	2,166	1.45
Lecco-Colico.	569,322	14,598	2.92
Sulmona Isernia.	505,509	3,919	1.42

Indicazione delle stazioni	Prodotto
Ancona (centrale e porto) . Lire	2,134,260.43
Arezzo »	576,925.98
Bari »	1,613,021.22
Barletta »	868,211.95
Bergamo »	1,757,654.89
Bologna »	4,350,311.25
Brescia »	2,034,999.50
Cremona »	1,031,070.33
Ferrara »	1,116,729.97
Firenze »	4,520,150.60
Foggia »	1,250,665.56
Lecco »	941,542.13
Livorno »	985,976.81
Lucca »	688,203.48
Mantova »	655,240.65
Milano »	9,493,970.63
Modena »	1,272,407.33
Napoli »	2,111,143.54
Padova »	2,185,852.80
Parma »	1,020,045.18
Piacenza »	633,977.67
Pistoia »	700,732.91
Pordenone »	694,058.43
Prato »	693,126.63
Reggio Emilia »	632,153.81
Rimini »	506,274.17
Roma »	4,564,924.04
Senigallia »	529,399.93
Terni »	1,811,171.38
Treviso »	871,991.53
Udine »	1,877,129.33
Venezia »	6,896,365.00
Verona »	3,264,544.15
Vicenza »	1,176,191.23

DURATA E DISTRIBUZIONE DEL LAVORO DEGLI AGENTI e DEGLI OPERAI FERROVIARI

II. (1)

La relazione del signor Philippe si riferisce, come si disse, a tutti i paesi, salvo la Svizzera e l'America; essa esamina cioè lo stato attuale della questione in Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Danimarca, Spagna, Francia, Algeria, e Colonie, Gran Bretagna e Irlanda, Impero delle Indie e Colonie, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi e Colonie, Rumenia, Russia, Serbia.

Disposizioni legali, o almeno ufficiali, regolano le condizioni del lavoro di talune categorie di agenti ferroviari in Germania, Austria, Francia, Italia, Olanda e Russia, nelle Indie e in Australia. In Inghilterra la legge, senza specificare nulla di preciso riguardo alla durata del lavoro del personale ferroviario, si limita a dare al Governo quel diritto di controllo sul lavoro degli agenti, che contribuisce alla sicurezza dell'esercizio, e dà al *Board of Trade* la facoltà di far ridurre la durata dei servizi imposti, qualora questi sembrino eccessivi.

L'Ungheria, il Belgio, la Danimarca, la Spagna, il Lussemburgo, la Rumenia e la Serbia, non hanno leggi che si riferiscano alla durata del lavoro o al riposo degli agenti ferroviari. Tuttavia i regolamenti interni, applicati dalle principali amministrazioni ferroviarie di questi paesi, non differiscono sensibilmente, come anche quelli delle Compagnie inglesi, da quelli imposti nei paesi ove lo Stato è il principale esercente, come in Germania, Austria e Russia. Tanto gli uni come gli altri dimostrano una accentuata tendenza a mettere d'accordo la somma degli sforzi richiesti con la prestazione attendibile in guisa da evitare qualsiasi eccesso di lavoro.

(1) V. N. 38.

In generale, tanto le disposizioni legislative che quelle regolamentari private non considerano però che le condizioni della durata del lavoro e del riposo di questi agenti che sono addetti alla sicurezza dell'esercizio.

Le disposizioni ministeriali austriache e il decreto reale italiano non sono applicabili che alle ferrovie d'interesse generale. In Francia il regime imposto per le linee d'interesse generale, differisce sostanzialmente da quello che si applica per le linee d'interesse locale. Il regolamento che si riferisce a queste ultime è molto meno rigido, il che costituisce un'anomalia evidente nel senso che spesso le linee secondarie della rete d'interesse generale hanno un traffico poco intenso e quindi un esercizio più modesto e più facile di quello di molte linee d'interesse locale. Se è molto ragionevole apportare qualche temperamento nelle norme legislative riferentisi alle linee di piccolo traffico, tali temperamenti dovrebbero essere applicati a tutte le linee di questo genere, qualunque sia il vocabolo amministrativo con cui sono designate.

La Germania, i Paesi Bassi e la Russia hanno una formula che sembra molto più razionale. Lo stesso regolamento ufficiale è applicabile a tutte le ferrovie d'interesse generale e d'interesse locale. Le disposizioni in vigore in questi paesi stabiliscono però quanto al massimo della durata delle prestazioni e al minimo di quella del riposo una differenza notevole tra gli agenti impiegati in linee secondarie o preposti ad uffici secondari e quelli delle linee principali o preposti ad uffici importanti. Esiste dunque in fatto un regime speciale per gli agenti delle linee d'interesse locale, e i temperamenti apportati, in quanto li concerne, alle disposizioni generali sono ugualmente consentiti per il personale delle linee secondarie della rete d'interesse generale, al quale i primi sono in certo qual modo assimilati. Questo avvicinamento tra le linee d'interesse locale e quelle secondarie della rete principale, dal punto di vista del regime del lavoro degli agenti che vi sono preposti, sembra assolutamente logico.

Quasi tutti i regolamenti governativi o privati stabiliscono fra gli agenti dei servizi attivi, una classificazione che li divide in due categorie ben distinte: 1° personale di stazione e sorveglianza della linea; 2° personale viaggiante.

La determinazione del lavoro degli agenti della prima categoria sembra offrire generalmente poche difficoltà, poichè essa si limita a definire l'impiego della giornata di 24 ore per un personale pel quale le ore d'arrivo o di partenza e i periodi di riposo sono, per così dire, invariabili ogni giorno.

La cosa è diversa per il personale viaggiante, poichè questo conduce o accompagna i treni in modo tutto speciale, differente da un giorno all'altro, non solo come durata, ma anche come natura. Vi sono infatti fra un treno e l'altro delle differenze notevoli nel lavoro da compiere. In un treno celere, che si ferma a rari intervalli, il lavoro del macchinista e del fuochista raggiunge il massimo di intensità, mentre quello del capo-treno e dei guardafreni è pressochè nullo. L'inverso avviene per i treni omnibus con frequenti e lunghe fermate.

In un altro ordine d'idee, alcuni servizi sono particolarmente faticosi per gli agenti, poichè li obbligano a partire da casa, o a rientrarvi, in ore incommode, fino a interrompere il sonno.

Per un principio d'equità è dunque parso indispensabile agli amministratori ferroviari di raggruppare i treni in *facili* e *difficili* e i servizi in *comodi* ed *incomodi*, e formare dei cicli di lavoro, estendendosi per diversi giorni e per un certo numero di agenti, per modo che nel complesso tutti gli agenti del ciclo compiano in media lo stesso lavoro.

Per questa ragione il lavoro e il riposo corrispondenti a una giornata non possono essere considerati isolatamente, ma come media del lavoro risultante dal ciclo.

In Germania e in Austria si prende la media su 30 giorni, in Francia su 10, in Inghilterra su 7, in Olanda su 14 e in Russia su 6.

In breve il principio di apprezzare con la media il lavoro giornaliero, è d'applicazione quasi generale per il personale viaggiante.

I regolamenti governativi e privati stabiliscono spessissimo una suddivisione del personale viaggiante, cioè: personale di macchina (macchinisti e fuochisti) e personale del treno (conducenti, guardiani e frenatori).

Le formule applicate a queste due classi d'agenti hanno sempre una grande analogia, ma si constata tuttavia una tendenza piuttosto accentuata ad esigere dal personale di macchina un servizio di durata minore di quello richiesto dal personale del treno propriamente detto.

Questa distinzione pare molto fondata, poichè il lavoro del personale del treno è certo assai meno gravoso di quello del personale di macchina. La sicurezza dell'esercizio ferroviario dipende in gran parte dalla vigilanza di quest'ultimo personale. Esso deve stare continuamente attento ai segnali, alla via, e contemporaneamente sorvegliare e guidare la macchina. Il suo lavoro è dunque continuo ed intenso e ciò giustifica pienamente la cura che quasi dovunque si è avuta di stabilire una distinzione che li favorisca nella ripartizione del lavoro e del riposo giornaliero.

Tutte le disposizioni legislative degli Stati considerati si preoccupano dei giorni di congedo da concedersi come riposo periodico, astrazione fatta dai congedi annuali; esse lasciano però al riguardo la massima libertà agli amministratori.

In Germania gli agenti hanno diritto a due giorni di libertà al mese, fatta però eccezione del personale delle linee secondarie, o addetto a servizi secondari, il quale non ha diritto che ad un giorno.

Lo stesso avviene in Austria.

In Francia i macchinisti e i fuochisti hanno un giorno di libertà su 10, il personale del treno un giorno su 15, quello delle stazioni uno al mese.

In Italia il personale di macchina ha un giorno al mese, quello dei treni tre giorni ogni due mesi.

In Olanda tutti gli agenti sono liberi un giorno su 15. Una formula identica è applicata sulle ferrovie belghe e danesi, il che conferma la precedente asserzione che i regolamenti privati hanno numerose analogie con la massima parte dei regolamenti governativi.

Le disposizioni che si riferiscono ai congedi annuali sono troppo diverse da un paese all'altro, perchè si possa pensare a riassumerle; non si potrebbe del resto attribuire che un valore pratico molto relativo al loro esame comparativo, poichè esse rispondono sovente a circostanze tutto affatto speciali e locali.

Lo stesso può ripetersi fino a un certo punto per le disposizioni regolamentari che si riferiscono alla durata del lavoro e del riposo quotidiano. Per analizzarle e paragonarle giudiziosamente, bisognerebbe conoscere bene i differenti paesi e tenere largo conto delle condizioni particolari nelle quali si trovano le rispettive ferrovie.

Non può stabilirsi un confronto fra quanto si fa in Inghilterra e nelle Indie, in Russia e in Olanda; i regolamenti per essere razionali e logici devono necessariamente tener conto di fattori numerosi e diversi, come: costumi delle popolazioni, condizioni d'esercizio, di clima, ecc., eminentemente variabili da una regione all'altra.

Bisogna dunque procedere con molta circospezione nel confrontare i regolamenti vigenti nei vari paesi, onde dedurre delle conclusioni generali.

Per confrontare dati sufficientemente paragonabili, il relatore comincia con l'esaminare i regimi dei paesi fra loro vicini, che non offrono differenze notevoli dal punto di vista del clima e che anche nei costumi e nelle condizioni economiche hanno una notevole analogia, cioè: l'Inghilterra, la Germania, l'Austria, l'Olanda e l'Italia, che sembrano appunto riunire queste condizioni.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

La galleria trasversale sulle vicinanze della sorgente termale venne forata, ed ora è possibile accedere alla fronte d'attacco del Tunnel I.

Prima di riprendere la perforazione meccanica si riparano le armature del cunicolo e si completa l'impianto del raffreddamento dell'aria.

Nel Tunnel II si avanza a mano. La perforazione meccanica nel Tunnel I potrà essere ripresa alla fine del mese. Gli operai che lavorano all'attacco fanno quattro ore sole di muta. Gli altri sei ore. Tutto è tranquillo e non parlasi di sciopero.

><

Lo sviluppo commerciale ed industriale di Genova.

Il console generale britannico in Genova, signor Kiene, ha inviato al « Foreign Office » un particolareggiato rapporto sul movimento commerciale e lo sviluppo demografico, edilizio ed industriale di Genova. Il console rileva il grande sviluppo edilizio di Genova, e fra i lavori pubblici nota la nuova stazione ferroviaria di Brignole, l'allargamento della stazione Principe, il nuovo parco vagoni al Campasso, e prevede prossimo l'inizio di nuovi e grandiosi lavori ferroviari attraverso gli Appennini, onde mettere la città in grado di trarre tutto il vantaggio possibile dal nuovo porto, del quale il Consorzio ha accelerato la costruzione. Accenna ai buoni risultati dati finora dal Consorzio per l'esercizio del porto, lodando l'istituzione del corpo di guardie portuarie, alla vigilanza delle quali si deve se i furti di merci sono grandemente diminuiti di numero e d'importanza, avendo ciò constatato dal numero sempre decrescente dei reclami e delle denunce ricevuti dopo la formazione del corpo.

Il rapporto del console dà anche le ragioni per le quali Genova fu prescelta a sede della nuova Camera di Commercio britannica a preferenza di Roma e di Milano, ragioni consistenti nella centralità, nel gran numero di membri residenti a Genova, e l'aiuto e l'abbondanza di sottoscrizioni quivi raccolte.

><

Per la compilazione dei progetti e capitoli.

Come è noto, con decreto 31 agosto p. p., il Ministro dei Lavori Pubblici ha istituita una Commissione per lo studio di modificazioni ed aggiunte al regolamento 29 maggio 1895 sulla compilazione dei progetti e per lo studio di capitoli speciali tipo. Ora il Ministro stesso si è rivolto agli ingegneri-capi del Genio Civile per interessarli ad indicare specificatamente se e quali delle prescrizioni del regolamento predetto siano state da ciascuno Ufficio del Genio Civile riconosciute meritevoli di essere emendate o soppresse, e quant'altre si stimi necessario di aggiungere. Ha inoltre invitati gli Uffici stessi a segnalare quali siano i capitoli speciali che nell'esecuzione di opere ad essi affidate hanno dato miglior risultato, facendo evitare inconvenienti o questioni colle Imprese.

><

Ancora l'esportazione delle derrate alimentari a Londra.

Ci scrivono da Novara che quella Camera di Commercio ed Arti, accertato che l'esportazione italiana di derrate alimentari in Inghilterra non corrisponde alle favorevoli condizioni in cui la produttività del nostro suolo dovrebbe

metterla rispetto a quella di altri paesi; convinta che la causa prima di tale stato di cose dipende dalla mancanza di un servizio rapido, diretto fra l'Italia e Londra, ha preso atto della domanda presentata in argomento dall'onor. Camera di Commercio italiana in Londra al Ministero dei Lavori Pubblici ed ha fatto voti perchè sia istituito un servizio celere di treni, organizzato in modo da portare le derrate di produzione italiana da Milano a Londra in perfette condizioni, deliberando di appoggiare in tal senso la domanda inoltrata dalla Consorella italiana di Londra al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Servizio merci con treni diretti.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Palermo ha spiegato la sua efficace azione presso il Ministero dei Lavori Pubblici e presso quello di Agricoltura, Industria e Commercio, affinchè venga ripristinato il servizio delle merci coi treni diretti. Riusare il trasporto coi treni diretti della frutta di Sicilia e più specialmente delle uve, trasporto che, per virtù delle tariffe eccezionali, aveva avuto in questi ultimi mesi un promettente incremento, è causa di grave danno al commercio delle primizie siciliane, imperocchè esso discredita nei mercati esteri i precoci prodotti siciliani, che arrivano a destinazione molto meno freschi di prima ed allontana da essi i compratori, i quali sono così indotti a preferire quelli di altri paesi.

E' bensì vero che la facoltà del trasporto delle merci coi treni diretti era causa di gravi inconvenienti nel servizio dei viaggiatori; ma è duopo altresì considerare che senza qualche speciale facilitazione il commercio, al quale abbiamo sopra accennato, viene ad essere gravemente danneggiato; motivo per cui si renderebbe indispensabile lo adottare una qualche disposizione eccezionale che possa riuscire efficace nell'interesse del commercio stesso e nello stesso tempo non essere causa di perturbamento al servizio dei viaggiatori.

><

Lavori pubblici.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici, onor. Tedesco, ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare complessivo di oltre lire 1,200,000:

- 1) Consolidamento dell'ala a nord-ovest del cortile principale del vecchio palazzo universitario del Salvatore (Napoli), L. 20,000;
- 2) Ripristino del tratto della strada nazionale n. 2, asportata dall'alluvione del 13 settembre 1903 in località Ronchi (Udine), L. 39,500;
- 3) Ripristino e completamento della difesa frontale al frodo Oceari, in destra del Po, in Comune di Felorino (Mantova), L. 45;
- 4) Lavori occorrenti per il bonificazione del Lago Alimini-Fontanelle, delle paludi Sansi e di altri piccoli stagni dello stesso bacino (Lecce), L. 885,600;
- 5) Mantenimento delle opere di bonifica del fiume Carapelle e del canale Cavapellotto nella bonifica del lago Salpi (Foggia), L. 23,362;
- 6) Lavori di completamento del muraglione nell'avamposto di Catania e delle relative banchine (Catania), L. 133,000;
- 7) Allargamento di un tratto di banchina al Mandracchi, prospiciente il lato ovest dell'ex-Lazzaretto nel Porto di Ancona, L. 28,500;
- 8) Escavazione ordinaria dei Porti di Anzio e Terracina (Roma), L. 57,500.

In recente adunanza il Consiglio di Stato ha trattato, fra gli altri, i seguenti oggetti relativi ad opere pubbliche:

- 1) Dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di allargamento della via Pietro Giglio nell'abitato di Dervio (Como);
- 2) Dichiarazione di pubblica utilità per i lavori di condotta dell'acqua potabile nell'abitato di Terralba (Cagliari);
- 3) Dichiarazione di pubblica utilità per i lavori d'ampliamento e sistemazione della strada Sant'Antonio nella borgata di S. Nicola, in Comune di Marigliano (Caserta);
- 4) Dichiarazione di pubblica utilità per i lavori d'allargamento della via S. Giovanni nell'interno dell'abitato di Oneglia (Porto Maurizio);
- 5) Elenco delle acque pubbliche della provincia di Cosenza;
- 6) Lavori di bonificazione degli stagni Sampieri, Arizza, Spinasanta Grande e Spinasanta Piccola, nella bonifica delle paludi di Scicli (Siracusa);
- 7) Prolungamento della scogliera a difesa del porto di Termini Imerese (Palermo);
- 8) Impianto di nuove gru elettriche nella calata di Porta di Massa, nel porto di Napoli.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *Acque pubbliche*:

« Perchè il Prefetto possa ordinare la demolizione di opere private di difesa, che rechino alterazione e danni al regime idraulico, non è necessario presupposto l'esistenza di un regolare verbale di contravvenzione. Basta la semplice denuncia ed il suo accertamento. Un atto qualificato verbale di contravvenzione e come tale non regolare può essere ritenuto sufficiente agli effetti di denuncia.

« L'esser decorso lungo tempo fra l'accertamento della denuncia ed il provvedimento che ordina la demolizione, non basta per aumentare senz'altro l'illegittimità di quest'ultimo, ma al più per richiedere nuovi accertamenti.

« Non si può, in base agli art. 121 e 167 della legge sui lavori pubblici, affermare un vero e proprio diritto del proprietario a munire di difese la propria sponda, tra le servitù emananti dal fatto di trovarsi un terreno lungo un corso pubblico vi è quella di tollerare le corrosioni naturali; tale servitù trova tuttavia una limitazione in quanto non sarebbe equo negare al proprietario la facoltà di difendersi quando lo possa fare senza danno del pubblico e privato; questo e non altro è il diritto di difesa frontale di cui ai detti articoli.

« Per formare le opere di difesa il proprietario frontista non ha uopo di autorizzazione preventiva; nè la mancanza di autorizzazione potrebbe bastare di per sé, ove non vi fossero danni pubblici o privati, a giustificare l'ordine di demolizione.

« Cessa l'efficacia dell'ordine di demolizione, che deve quindi revocarsi, quando siano venute meno le alterazioni ed i danni al regime delle acque, che in origine lo legittimarono ».

— La quarta Sezione del Consiglio di Stato ha preso la seguente decisione in materia di *appalti*: « Il Prefetto, sentito il Consiglio di Prefettura, può negare l'esautorietà dei contratti conclusi dal Comune o dalla Provincia, quantunque riconosciuti regolari. Ma tale sua facoltà è subordinata al concorso di gravi motivi di interesse pubblico. Non può dirsi giustificato da gravi mo-

tivi d'interesse pubblico, e perciò deve essere annullato, un decreto prefettizio che, riconoscendo la regolarità degli atti d'appalto, abbia negato l'esecutorietà all'avvenuta licitazione solo perchè un'offerta fatta posteriormente dava qualche utile maggiore al Comune contraente ».

— Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che se per disposizione di regolamento locale la concessione di un pubblico servizio deve essere fatta a licitazione privata, non può il Comune addivenire a trattativa privata con l'autorizzazione del Prefetto, ma deve invece riportare l'approvazione della Giunta provinciale amministrativa, trattandosi di modificazioni al regolamento. L'autorizzazione prefettizia, di cui all'art. 166 della legge comunale e provinciale, non può applicarsi ad un appalto gratuito.

— Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha manifestato l'avviso che le spese occorrenti nei Consorzi di scolo debbano essere sostenute dai proprietari interessati. Il Comune non ha obbligo di contribuirvi (ove non concorrano gli estremi previsti dall'art. 107 della legge sui lavori pubblici) e può pertanto ottenere l'esonero dal contributo per l'innanzi indebitamente pagato, chiedendo di essere escluso dal Consorzio. Non è però legale ed ammissibile che, per essere esonerato, il Comune proceda alla costituzione di un nuovo Consorzio, affine che questo corrisponda il contributo già dal Comune stesso pagato.

— Il Consiglio di Stato ha recentemente emesso il parere che l'art. 82 della legge sui lavori pubblici, che permette l'elevazione di fabbricati sul limite della strada comunale, è generico e comprende pertanto tanto le strade di campagna quanto quelle nell'interno dell'abitato. L'articolo 126 della legge comunale e provinciale e 64 del relativo regolamento non derogano al principio del detto art. 82.

Le pubblicazioni nel « Giornale del Genio Civile ».

Con suo recente decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici ha disposto che la Commissione permanente per l'esame preventivo delle Memorie da pubblicare nel « Giornale del Genio Civile-Rivista dei Lavori Pubblici » e pel conferimento dei premi annuali da distribuire alle migliori fra le Memorie inserite nella Rivista stessa, sia costituita come segue: *Presidente*: De Gregorio comm. Giovanvi, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; *Membri*: Maganzini comm. Italo, presidente di Sezione del Consiglio predetto; Colletta comm. Nicola, id. id.; Calvori comm. Icilio, vice-ispettore generale nel R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate; Zoccoli comm. avv. Ermete, vice-direttore generale nel Ministero dei Lavori Pubblici. Le funzioni di segretario della Commissione saranno esercitate dal segretario-capo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma ha sentenziato quanto appresso in materia di *Arbitrato*:

« L'obbligo di depositare insieme con la sentenza arbitrale il compromesso è adempiuto quando si deposita il documento che contiene la nomina degli arbitri e la determinazione delle controversie.

« Il pretore non ha facoltà di esaminare se la decisione sia pronunciata oltre i limiti del compromesso depositato.

« Se sopra una delle controversie determinate nel

compromesso era stata sospesa la decisione degli arbitri, in attesa della definizione di un giudizio, al quale poi le parti rinunziarono, non è necessario depositare l'atto contenente tale rinuncia, da cui risulta eliminato l'impedimento all'esercizio della giurisdizione degli arbitri.

« Non si può impugnare di nullità una sentenza di arbitri per violazione di forme, quando essi furono dispensati dall'osservanza delle regole ordinarie di procedura e non si dicono neppure violate forme prescritte a pena di nullità nei giudizi ordinari.

« Quando viene censurata una sentenza di arbitri per avere pronunciato fuori dei limiti del compromesso, si propone una controversia sulla competenza, e la Corte di Cassazione deve esaminare l'atto di compromessa per decidere se i giudici di merito lo abbiano bene o male interpretato nello stabilire i confini della competenza arbitrale, all'effetto di pronunciare sull'azione di nullità proposta contro il lodo ».

— La Cassazione di Torino ha recentemente sentenziato quanto segue in materia di *Appalto*:

« Le somme che dopo l'appalto l'Amministrazione ritiene sul prezzo relativo, a termini dell'art. 361 della legge sui lavori pubblici, costituiscono una garanzia a favore degli aventi diritto verso l'Impresa per espropriazioni o per danni; e l'Amministrazione dello Stato, e per l'effetto dell'esercizio del diritto di ritenzione di parte del prezzo, e per le domande ed opposizioni che le sono notificate nel termine prefisso dall'avviso *ad opponendum*, assume *ope legis* la veste e la responsabilità di depositario e sequestratario giudiziale. Essa resta spettatrice nella lotta d'interessi tra creditori ed impresa e non attende altro che la giustificazione che ogni domanda sia tacitata.

« Per ottenere l'intero pagamento del prezzo di appalto o lo svincolo della cauzione data al riguardo, l'impresa deve provare di aver tacitati i creditori che hanno fatto opposizione; ma non è in obbligo di dimostrare che non sieno intervenute altre opposizioni e domande oltre quelle che le sono state comunicate dall'Amministrazione in seguito alla pubblicazione dell'avviso *ad opponendum* ».

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare provvisoriamente deliberate).

Alla gara per i lavori di ampliamento della stazione di Belgioioso, per L. 10,000, furono invitate 9 Ditte. Presentarono offerte di ribasso 4, restando il lavoro provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Travaini Enrico, di Piacenza, col ribasso del 21.22 0/10.

Alla gara per i lavori di ampliamento della stazione di Vicenza, per L. 56,500, vennero invitate 23 Ditte. Dieci presentarono offerte di ribasso, restando il lavoro provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Scaramella ingegnere Emilio, di Roma, col ribasso del 21.10 0/10.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Aggiudicazioni definitive).

Alla Ditta Barberio Tomaso di Nicastro, la ricostruzione parziale del rivestimento in galleria Caprioli (linea Battipaglia-Reggio) col ribasso del 18 0/10 sui prezzi di tariffa.

Alla Ditta De Mario Giovanni di Reggio Calab., l'impianto della Fermata di S. Ilario al chilometro 382.586 della Taranto-Reggio, col ribasso del 15 0/10 sul prezzo di tariffa.

Alla Società Costruzioni A. Brambilla di Milano, l'appalto lavori di rinforzo al ponte in ferro sul Ticino,

a Sesto Calende, col ribasso del 18.75 0/0 sul prezzo di tariffa.

Alla Ditta Margara ing. Paolo, di Massa, l'ampliamento del servizio merci P. V. in stazione di Avenza, col ribasso del 24.55 sui prezzi di tariffa.

(Gare provvisoriamente aggiudicate).

Alla gara per la fornitura di n. 2000 cassette scaldapiedi di lamiera di ferro per carrozze, divise in 4 lotti di 500 cassette ciascuna, rimase aggiudicata provvisoriamente la Ditta Lanfranchini Carlo che, per il 1° e 2° lotto ha fatto l'offerta di L. 9.25 per cassetta e per il 3° e 4° lotto l'offerta di L. 9.40 per cassetta.

Alla gara per i lavori alla nuova uscita dallo scalo verso le vie Tazzoli e Massimo D'Azeglio, nella stazione di Milano P. G., presentarono offerte di ribasso le seguenti Ditte: Gadola Luigi, L. 10.10 0/0; Bittinelli Fedele, L. 17.17; Viganò fratelli Ottavio e Luigi, L. 12; Bistoletti Luigi, L. 18, restando il lavoro, del presunto importo di L. 20,200, provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Bistoletti Luigi, col ribasso del 18 0/0.

La gara nazionale per fornitura di 400,000 caviglie in ferro omogeneo per armamento, divise in 2 lotti uguali: rimase provvisoriamente aggiudicato il 1° e 2° lotto alla Ditta Barge e De Antoni, ai prezzi rispettivamente di L. 343 e L. 359 la tonnellata, il tutto franco su vagone a Savona; di 468,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento, divisi in 2 lotti uguali, aggiudicati provvisoriamente, il 1° lotto alla Ditta Barge e De Antoni, di Savona, a L. 303 la tonnellata, ed il 2° lotto alla Ditta G. Bologna, a L. 309 la tonnellata, il tutto franco su vagone a Milano; fornitura materiali accessori, aggiudicati provvisoriamente, tonn. 40 di ferro a L. 701 la tonnellata e tonn. 190 di ghisa a L. 225 la tonnellata, alla Ditta Officine Meccaniche di Milano; fornitura di 329,000 chiavarde in ferro omogeneo per armamento, divise in 2 lotti uguali, aggiudicata provvisoriamente di entrambi i lotti alla Ditta Barge e De Antoni, ai prezzi rispettivi di L. 333 e L. 340 la tonnellata, franco su vagone a Savona.

La gara nazionale per fornitura di rotaie e materiali metallici minuti d'armamento rimase provvisoriamente aggiudicata come appresso:

Tonn. 1225 di rotaie d'acciaio alla Società Italiana delle Ferriere di S. Giovanni Valdarno e Torre Annunziata, per L. 229 la tonn. Tonn. 4075 di rotaie di acciaio alla Società Siderurgica di Savona, per L. 226.50 la tonn. 1500 cuscinetti alla Fonderia ed Acciaieria di Cornigliano, a L. 520 la tonn. 198 barre di acciaio alla Società Siderurgica di Savona, a L. 246.30 la tonn. 20 cuori di acciaio alla Società di Savona, a L. 450 la tonn. 70,000 bulloni alla Ditta Giuseppe Pozzi, a L. 369, la tonn. 25,000 stecche d'acciaio speciali (2 lotti) alla Ditta Giuseppe Giavi di Torino, a L. 950 la tonn. 20,650 stecche (1 lotto) alla Società Ligure Metallurgica, a L. 349 la tonn., più L. 10 la tonn. per la verniciatura. 20,650 stecche (2 lotti) alla Società Italiana delle Ferriere di San Giovanni Valdarno, a L. 350 la tonn., più L. 10.50 la tonn. per la verniciatura. 6350 piastre speciali, tonn. 59.7 (1° lotto), alla Società Siderurgica di Savona, a L. 430 la tonn., più L. 9.50 la tonn. per la verniciatura. 6350 piastre speciali, tonn. 59.7 (2° lotto), alla Ditta di G. Ratto di Prà, a L. 435 la tonn., più L. 11 la tonn. per la verniciatura. 104,625 piastre ordinarie, tonn. 210.5 (1° lotto) alla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, a L. 346 la tonn., più L. 10 la tonn. per la verniciatura. 2° lotto come sopra, alla

Società Siderurgica di Savona, a L. 347 la tonn., più L. 9.50 la tonn. per la verniciatura. 3° lotto come sopra, alla Società Italiana delle Ferriere di S. Giovanni Valdarno, a L. 348 la tonn., più L. 10.50 la tonn. per la verniciatura. 4° lotto come sopra, alla Ditta G. Ratto di Prà, a L. 346.50 la tonn. più L. 11 la tonn. per la verniciatura.

La gara nazionale per la fornitura di 50 carri coperti a 2 assi, della portata di 16 tonn. per trasporto granaglie alla rinfusa rimase provvisoriamente aggiudicata come appresso:

La fornitura è divisa in 2 lotti di 25 carri ciascuno; presentarono offerte rispettivamente per ciascun lotto le seguenti Ditte: Società Italiana ing. E. Breda, 1° lotto L. 6980. 2° lotto, L. 6980; Officine Meccaniche, Milano, 7500, 7500; Carminati e Toselli, Milano, 7564, 7398; Costruzioni Meccaniche, Saronno, 7850; Fratelli Diatto, Torino, 7700, 7700; Officine di Savigliano, 7640, 7640; Magliola e figli, di Biella, 6693, 6893; Bagnara, 8490, 8090; M. Cattori, 8000; V. Benvenuti, 7900, 7900; Tabanelli, 7250, 7300; Ing. R. Righi, 6790, 6974; restando provvisoriamente aggiudicato il 1° lotto alla Ditta Magliola e figli, di Biella, a L. 6693 per ciascun carro ed il 2° alla Ditta Ing. Romano Righi, a L. 6790 per ciascun carro.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il giorno 23 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Cozzani Vincenzo di Spezia, per ricostruzione pennelli a consolidamento della costa del Budra fra i km. 48.928 e 51.138 della Parma-Spezia;

Colla Ditta Derosa Luigi di Napoli, per prolungamento di m. 90 sopra corrente della scogliera a destra del Volturmo fra i km. 10.125 e 10.177 della Caianello-Isernia;

Colla Ditta Calcagno Giacomo di Arenzano, per costruzione di muri paraonde fra i caselli 7, 8, 9 e la galleria Lupara, lungo la Sampierdarena-Ventimiglia;

Colla Ditta Siviglia Pietro di Ferrandina, per sistemazione di frane fra i km. 209-210, della Eboli-Metaponto;

Colla Ditta Lattarulo Napoleone di Taranto, per consolidamento della frana a monte dell'argine ferroviario fra i km. 209.734 e 209.789 della Eboli-Metaponto;

Colle Ferriere di Voltri, per fornitura di kg. 50,000 di chiavarde greggie di ferro filettate con dadi per carrozze;

Colla Ditta Gerolamo Ratto di Prà, per fornitura di kg. 75,000 di chiodi di ferro da ribadire;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per fornitura di 4863 piastre speciali di giunzione in ferro omogeneo;

Colla Ditta Boggio-Marzet Antonio, per rialzamento ed ingrossamento del muro paramassi all'imbocco est della galleria Rospo sulla Sestri-Spezia;

Colla Ditta Maggiani Giuseppe di Spezia, per appalto lavori a difesa della ferrovia contro la caduta di massi al km. 48.140 della Genova-Spezia.

>>

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di maggio dell'esercizio 1903-904 in confronto di quelli avuti nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1903-1904	Esercizio 1902-1903	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio e Vicenza-Treviso-Padova-Bassano	1,363,725	1,261,953	+ 101,772
Conegliano-Vittorio	124,206	118,607	+ 5,599
Parma-Suzzara	217,183	198,734	+ 18,449
Schio-Arsiero	166,927	165,549	+ 1,378
Udine-Cividale-Confini	553,082	524,242	+ 28,840
Camposampiero-Montebelluna	250,619	203,092	+ 47,527
Bologna - Massalomb.	409,605	308,898	+ 100,707
Arezzo-Stia	171,202	165,422	+ 5,780
Sardegna Comp. Reale	1,937,906	1,829,989	+ 107,917
Monteponi-P. Vesime	9,801	8,239	+ 1,562
Secondarie Sarde	777,686	745,180	+ 27,506
Iglesias-Monteponi	3,744	3,444	+ 300
Torino-Ciriè-Lanzo	703,171	707,969	- 4,798
Torino-Rivoli	152,075	152,593	- 518
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	494,432	515,315	- 20,913
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno	4,104,941	4,238,464	- 133,523
Palermo-Mars.-Trap.	1,647,704	1,583,350	+ 64,354
Sassuolo-Mod.-Finale	343,112	316,988	+ 26,124
Santhià-Biella	722,070	726,320	- 4,250
Ferr. di Reggio Em.	365,750	313,554	+ 52,196
Roma-Albano-Nettuno	631,566	615,139	+ 16,427
Bergamo-Ponte Selva	488,222	495,119	- 6,897
Sassi-Superga	50,625	61,845	- 11,220
Fossano-Mondovì	74,098	52,039	+ 22,059
Menaggio-Porlezza	105,238	99,554	+ 5,684
Napoli-Nola-Baiano	470,255	422,315	+ 47,940
Poggibonsi-Colle	73,584	77,640	- 4,056
Arezzo-Fossato	390,863	407,727	- 16,864
Gozzano-Alzo	28,949	29,469	- 520
Basaluzzo-Frugarolo	10,723	9,986	+ 737
Palermo-Corleone	342,514	264,430	+ 21,916
Ferrara-Suzzara	449,062	383,959	+ 65,103
Modena-Vignola	89,446	88,971	+ 475
Ofantino-Margherita di Savoia	22,980	22,711	+ 269
Napoli-Pozzuoli-Cuma	277,586	270,597	+ 6,989
Verona-Caprinò	141,851	135,282	+ 6,569
Napoli-Ottaviano	253,981	232,539	+ 21,442
Cerignola Staz.-Città	66,366	68,811	- 2,445
Economiche Biellesi	253,689	256,063	- 2,374
Roma-Viterbo	644,850	662,700	- 17,850
Varese-Porto Ceresio	139,300	105,750	+ 33,550
Sant'Ellero-Vallombr.	47,760	30,972	+ 16,788
Circumetnea	538,744	510,139	+ 28,605
Tortona-Castellnuovo	22,621	21,638	+ 983
Rezzato-Vobarno	114,314	118,689	- 4,375
Bari-Putignano	166,021	125,965	+ 40,056
Mandela-Subiaco	34,109	32,636	+ 1,473
Sondrio-Tirano	136,249	127,857	+ 8,392
Ferrara-Copparo	56,315	"	56,315
Aff. Garda	6,535	"	6,535
Totale generale	L. 20,642,357	19,818,474	+ 823,883

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Lavori di consolidamento del rilevato ferroviario al km. 56.633 della linea Benevento Campobasso, L. 1500.
Impianto di sbarre manovrabili a distanza al P. L. al km. 6.838 della linea Mestre Cormons, L. 1355.

Fornitura d'acqua potabile alla casa cantoniera al chilometro 198.418 della linea Bologna-Ancona, L. 115.

Completamento dei ponticelli danneggiati dall'inondazione del fiume Velino del dicembre 1900 ai chilometri 192.197.42-192.364.31 e 192.590.50-210.740.77 della linea Pescara-Teramo, L. 14.000.

Ricostruzione parziale del manufatto al km. 42.125 della linea Milano-Piacenza, L. 6000.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione d'un nuovo sperone a consolidamento della falda a monte della stazione di Santa Margherita al km. 24.765-24.800 della linea Genova-Spezia, L. 775.

RETE SICULA:

Impianto illuminazione a gas acetilene nella stazione di Barcellona, L. 1836.10.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ferrara-Bologna. — La notte del 20 corrente, per cause non ancora determinate, un treno merci in formazione è partito da Ferrara col solo fuochista verso Bologna senza che si sia riusciti ad arrestarlo prima che una sciagura accadesse. Pur troppo questa si è verificata a quattro chilometri da Ferrara, ove il merci ha incontrato il diretto da Bologna.

L'urto tremendo ha cagionato la morte a sei persone e ferite varie ad altre quindici, oltre danni rilevanti al materiale.

Ferrovia dell'Adriatico. — Prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1904. — Nella decade 1°-10 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascensero a lire 4,974,170.20, con un aumento di lire 374,883.63 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1904 si ragguaglia a L. 101,852,955.03, e presenta un aumento di L. 6,186,225.46 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Prodotti del mese di agosto 1904. — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di agosto 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	agosto 1903
Passeggeri trasportati . Num.	344,000	367,259
" introito . L.	891,000	932,627.54
Bagagli e cadaveri . Tonn.	1,905	1,058
" introito . L.	77,500	75,935.04
Bestiame trasportato . Capi	7,180	11,404
" introito . L.	26,500	62,561.50
Merce trasportata . Tonn.	89,000	85,943
" introito . L.	920,000	905,215.46
Introito complessivo .	1,915,000	2,026,339.48
" chilometrico .	6,938.41	7,341.81
Proventi diversi .	70,000	71,875.67
Introito generale .	1,985,000	2,098,215.15
Spesa complessiva .	1,065,000	1,035,118.07
" chilometrica .	3,858.68	2,714.20
Introito netto .	920,000.00	1,073,097.08

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — Ferrovia della Gruyère. — Il Consiglio federale ha autorizzato l'apertura del regolare esercizio del tronco Bulle-La Tour de Trême della ferrovia della Gruyère, a partire da mercoledì, 21 corrente.

Ferrovie secondarie della Spagna. — I giornali madrileni annunziano che un'importante riunione ebbe luogo a Santander in vista della costruzione vivamente desiderata di ferrovie secondarie in quella regione.

Tra le ferrovie progettate una soprattutto è interessante: quella che unirebbe direttamente Santander a Madrid, passando per Burgos, Aranda e Segovia. Si andrebbe così da Santander a Madrid in meno di otto ore. Santander sarebbe così il porto di Madrid.

Ferrovia del Camerun. — Il Sindacato della ferrovia del Camerun, presieduto dal Principe di Hohenlohe-Oehringen, manderà tra poco sul posto una spedizione tecnica affine di studiare i migliori mezzi di esecuzione del progetto. La ferrovia traverserà la Colonia di Camerun e raggiungerà il lago Tchad. Si progetta pure la costruzione di allacciamenti da costruire sulla linea principale, per il servizio della regione aurifera di Bambo, e raggiungere la frontiera della Nigeria, ove sono ricche miniere di stagno.

Tramvie elettriche in Germania. — Al 1° ottobre 1903 vi erano in Germania 134 tramvie elettriche, che rappresentavano una lunghezza chilometrica di km. 3692 ed una lunghezza di binari di 5500 km. Il materiale rotabile si componeva di 8702 vetture motrici e di 6190 vetture di rimorchio. Le macchine delle stazioni di forza motrice sviluppano nell'insieme 200,000 cavalli e sono messe in movimento da 50,000 cavalli. Il capitale impiegato in queste diverse imprese ammonta a circa un miliardo.

Notizie Diverse

Il nostro commercio internazionale nei primi 8 mesi dell'anno. — Il valore delle merci importate nei primi 8 mesi del 1904 ascese a L. 1,204,194,047 e quello delle merci esportate a 1,006,864,470 lire. Il primo presenta una diminuzione di L. 19,039,180, il secondo un aumento di L. 45,973,234, di fronte al corrispondente periodo del 1903.

Nel mese di agosto, separatamente considerato e paragonato con lo stesso mese dell'anno scorso, vi fu una diminuzione di L. 1,003,075 nelle importazioni ed un aumento di 22,681,011 lire nelle esportazioni.

Dalle cifre precedenti sono esclusi l'oro e le monete, importati per L. 31,288,800 ed esportati per L. 5,894,900 con una diminuzione di L. 34,407,000 all'entrata ed un aumento di 1,848,700 lire all'uscita.

Le più notevoli diminuzioni alla importazione sono rappresentate dal grano per milioni 56, dal granoturco per milioni 14, dalla seta tinta per milioni 13.4, da quella tratta greggia asiatica per milioni 8.7, dal tabacco in foglia per milioni 5.6, dall'olio d'oliva per milioni 4, dall'avena per milioni 3.7 e dal cotone greggio per milioni 2.6.

A temperare, in parte, gli effetti di tali diminuzioni concorsero alcuni aumenti dei quali si indicano i principali: macchine: milioni 12.; carbon fossile: milioni 7.5, pelli bovine: pure milioni 7.5, solfato di rame: milioni 6.3, rame in pani: milioni 5, veicoli ferroviari: milioni 4.5, legname da costruzione: milioni 3.8, rottami di ferro: milioni 3, juta greggia: milioni 2.7, lane pettinate non tinte, strumenti di precisione, minerali non metallici e pesci preparati, ciascuno per milioni 2.

I bastimenti, per milioni 3.06, costituiscono l'aumento più notevole all'esportazione.

Seguono per importanza un aumento di milioni 12.3 in tessuti di cotone lisci, di milioni 14 in canapa greggia, di milioni 9.4 in olio di oliva, di milioni 4 in manufatti serici, di milioni 2.9 in agrumi, di milioni 2.7 in riso, di milioni 2.2 in farine e semolini e di altrettanto valore

in paste di frumento, in lamiere stagnate, lavorate e di altrettanto valore in citrato di calcio.

Tra le diminuzioni all'esportazione invece si rilevano per maggior importanza: milioni 17.6 nella seta torta, milioni 15 nel vino, milioni 8.7 nella seta torta, milioni 6.5 negli animali bovini, milioni 3 nelle mandorle e milioni 2 nel corallo.

Statistiche infortuni nelle industrie ungheresi. — Il Ministero ungherese del commercio pubblica da 3 anni la statistica degli infortuni accaduti nelle imprese industriali. L'ultima pubblicazione, concernente gli infortuni accaduti nel 1902, presenta, in confronto alle precedenti, molti pregi per la chiarezza dei dati.

Da essa si apprende che nel 1902 accadde nelle imprese industriali 15.690 infortuni, ossia 190 meno dell'anno avanti. Di questi infortuni, 863 colpirono le donne, ossia il 5.5 per cento. Questa cifra presenta un aumento, dal che si deve arguire un maggiore impiego delle forze femminili nei lavori industriali. Gli infortuni leggeri, aventi cioè per conseguenza un'incapacità al lavoro da tre a otto giorni, rappresentano il 38 per cento della totalità degli infortuni; quelli più gravi il 60.6 per cento; gli infortuni letali sono in numero di 148 (0.9 per cento).

Nelle singole tabelle sono enumerate le varie specie di infortuni. Sono relativamente numerose le lesioni causate da ustioni e da esplosioni, minori invece le intossicazioni. Notevole nella grande industria è il numero degli infortuni verificatisi nelle imprese di trasporti e di caricamenti.

Il maggior numero d'infortuni si riscontra nei mesi estivi, il che si spiega col fatto che moltissime industrie, e specialmente quelle più pericolose delle costruzioni, non sono attive durante l'inverno, nella quale stagione inoltre è più breve il tempo dedicato alle lavorazioni.

E' notevole poi la circostanza che nelle giornate di lunedì gli infortuni sono più frequenti; ed è questa una prova che i divertimenti presi nella precedente festa e il commesso abuso di bevande alcoliche determinano un pericolo per la sicurezza degli operai.

Per quanto riguarda il tempo in cui gli infortuni si sono verificati, non può dedursene alcuna influenza sulla determinazione degli stessi, poichè per oltre due terzi accaddero nel momento in cui le vittime avevano lavorato appena sei ore, rimanendo così esclusa l'ipotesi che la stanchezza o l'eccessivo lavoro abbia potuto essere causa dell'incidente.

La statistica espone in tabelle speciali gli infortuni ripartiti per gruppi e per categorie di industrie, le condizioni di età e di famiglia delle vittime, e finalmente il numero dei colpiti da infortunio che furono parzialmente soccorsi con sussidi di malattia, o che erano assicurati contro gli infortuni.

Questi ultimi dati sono di speciale importanza in relazione al movimento che attualmente si determina in Ungheria verso l'assicurazione infortuni. Dei colpiti durante il 1902, erano per 54.42 per cento assicurati contro gli infortuni. Anche in quest'anno è stato considerevole il numero di coloro che avendo riportato in conseguenza d'infortunio un'incapacità al lavoro di varia durata od anche permanente, non ebbero indennità alcuna. Il numero degli assicurati è cresciuto ben poco nel 1902, il che non depone a favore dell'attuale sistema di assicurazione facoltativa vigente in Ungheria.

I rappresentanti operai al Consiglio del Lavoro. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il regio decreto col quale sono stabilite le norme per la nomina dei rappresentanti operai nel Consiglio superiore del lavoro. Il decreto in parola stabilisce: i membri rappresentanti dei minatori, dei lavoratori dei porti e del mare, dei contadini e degli operai nel Consiglio superiore del lavoro, che per l'art. 2 della legge 29 giugno 1902, n. 246, sono da nominarsi per decreto Reale, su proposta del Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, verranno da questo scelti nel modo seguente: a) il rappresentante degli operai e capimastri delle miniere della Sicilia, fra due persone pro-

poste dalla Federazione centrale dei lavoratori delle miniere e dalle Associazioni professionali di minatori della Sicilia o dalla loro Federazione; b) il rappresentante degli operai e capimastri delle miniere della Sardegna, fra due persone proposte dalla Federazione centrale dei lavoratori delle miniere e dalle Associazioni professionali dei minatori della Sardegna; c) il rappresentante dei lavoratori dei porti e del mare, fra due persone proposte dalla Federazione dei lavoratori del mare e dalla Federazione dei lavoratori dei porti; d) i due rappresentanti dei contadini, fra quattro persone proposte dal Segretariato nazionale dei lavoratori della terra; e) i due rappresentanti degli operai, fra quattro persone proposte dalla Federazione generale delle Federazioni professionali dei lavoratori.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Frattamaggiore — Napoli (29 settembre, ore 10, def.). — Appalto dei seguenti lavori: 1° Costruzione strada di circosollazione pel tratto che parte dal piazzale est della stazione ferroviaria e sviluppandosi intorno all'abitato va a terminare al prolungamento della via Censi o Fontana, cioè dalla sezione 1° alla sezione 50° inclusa; 2° Sistemazione, ampliamento e rilastramento via Genoino; 3° Prolungamento via Censi, Casa Fontana, fino ad incontrare la via di circosollazione; 4° Sistemazione e rettificazione della via Miseno; 5° Sistemazione e prolungamento della via Napoli; 6° Rilastramento via Riscatto; 7° Rilastramento corso Garibaldi; 8° Apertura e prolungamento via Niglio, già vicolo Giordano; 9° Prolungamento e sistemazione via Vittoria; 10° Riaccordo tra la via Cavour e via Cumana; 11° Prolungamento via Campania; 12° Prolungamento del vicolo adiacente alla Caserma (Paolo Moccia); 13° Prolungamento e rilastramento della via Castello; 14° Rilastramento via Dante; 15° Rilastramento traversa tra via Cavour e via Atellana; 16° Sistemazione e prolungamento via Cavour; 17° Rilastramento via Atellana; 18° Costruzione monumento al maestro Durante, provv. agg. al signor Mauro Salzano, per lire 254,860, col ribasso 6 0/0 e del ventesimo. Dep. L. 20,000. Cauzione decimo. Spese L. 6000. Ultimazione lavori quattro anni.

Municipio di Paduli — Benevento (29 settembre, ore 9, secondo incanto). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Paduli al confine del tenimento verso Buonalbergo, presso il vallone della Ferrara, per L. 71,000. Dep. provv. L. 3550. Cauzione L. 7100. Ultimazione lavori tre anni.

Municipio di Sclafani — Palermo (29 settembre, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una condotta di acqua potabile delle sorgive Valle di Stravento e Mercato, e costruzione delle sorgive d'acqua Rose, per L. 32,757.11. Dep. provv. L. 1200. Cauz. L. 3000. Ultimaz. lavori 9 mesi.

Amministrazione Provinciale di Novara (29 settembre, ore 11, miglioram. di ventesimo). — Appalto di costruzione di una nuova tratta di strada provinciale in territorio del Comune di Cannobio, a destra del torrente Cannobino, fra il ponte S. Giovanni e la risvolta dopo la salita di Sant'Anna; lunghezza m. 866.34, per lire 47,000, provv. agg. col ribasso del 4.10 per cento. Cauz. L. 2500.

R. Prefettura di Bari (3 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di robustamento della scarpata esterna del tratto della diga di levante del Porto di Barletta, per L. 37,000. Deposito provv. L. 2000. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori otto mesi. Documenti 28 settembre.

R. Prefettura di Milano (3 ottobre, ore 13, unico def.). — Appalto dei lavori di sistemazione e parziale allargamento della strada provinciale fra Lonate Pozzolo e la chiesa di San Lù, tronco della strada Saronno-Tornavento, di m. 6885.50, per L. 32,465.83. Deposito L. 2500 in tesoreria. Cauzione decimo. Ultimaz. 180 giorni. Docum. tre giorni prima.

Civico Istituto De Pagare per i poveri — Novara (3 ottobre, ore 11). — Appalto dei lavori di demolizione del fabbricato detto il Torchio, e costruzione di un nuovo fabbricato, per L. 47,500. Dep. provv. L. 4500. Dep. spese L. 900.

Municipio di Trepuzzi — Lecce (3 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione delle strade interne, per L. 30,781. Deposito provvisorio L. 1500. Cauzione L. 4600. Fatali 31 ottobre, ore 12.

Municipio di Belluno (3 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di sette arcate di tombe e 75 nicchie mortuarie nel Cimitero urbano, per L. 17,076.57. Dep. provv. L. 500. Cauzione L. 1800. Ultimaz. lavori 90 giorni. Fatali da destinarsi.

Municipio di Carrara (Massa) (3 ottobre, ore 11, unico def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione dei seguenti edifici scolastici, e cioè: 1° lotto: un fabbricato in Avenza, per L. 64,706.75; 2° lotto: cinque fabbricati, in Bedizzano, Codena, Sornano, Castelpoggio e Misoglia, per L. 60,717.06; 3° tre fabbricati, in Torano, Gragnana e Fossone, per L. 60,405.37; 4° un fabbricato in Fossola, per L. 64,706.75; 5° tre fabbricati, in Marina di Carrara, Fontia e Nazzano, per L. 63,676.01; 6° due fabbricati, in Bergiola e Colonnata, per L. 16,863.64.

Lotto 1°:	cauzione provvisoria	L. 2500,	per spese	L. 1000;
» 2°	»	» 1500	»	» 950;
» 3°	»	» 1200	»	» 950;
» 4°	»	» 2000	»	» 1000;
» 5°	»	» 2000	»	» 1000;
» 6°	»	» 1000	»	» 400.

Cauzione lotto 1° L. 7000; 2° 6000; 3° 5000; 4° 7000; 5° 6000; 6° 1500.

Municipio di Catania (3 ottobre, ore 14, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la rilastrazione con basole di 2° categoria delle vie Gemmellaro, Pacini e S. Filomena e per la sistemazione idraulica nei quartieri bassi del Carmine, per L. 25,000. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 2500. Dep. spese L. 480. Ultimazione lavori sei mesi.

Municipio di Mirandola — Modena (8 ottobre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico nella frazione di S. Martino Spino, per L. 18,600. Deposito L. 1000. Cauz. L. 2000.

R. Prefettura di Catanzaro (8 ottobre, ore 10). Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti ad evitare ulteriori danni nelle scogliere del nuovo molo nel porto di Cotrone, dalla progressiva 0 alla progressiva 597.66, rafforzare con massi artificiali la scogliera fra le progressive 597.66 e 951.06 e raccordare il molo suddetto colla terra ferma, per complessive L. 175,505. Dep. provv. L. 10,000. Cauzione decimo. Consegna lavori 18 mesi. Fatali, senza ulteriore avviso, 25 ottobre.

R. Prefettura di Chieti (12 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del primo tronco del prolungamento della strada provinciale n. 77, compreso fra l'innesto con l'Istonia alla sella San Rocco, presso Castiglione Messer Marino, e la sella Santa Maria presso Schiavi d'Abruzzo, di metri 7063.50, per L. 199,389.01. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 30 mesi. Docum. fino al 28 settembre.

Municipio di Siracusa (12 ottobre, ore 14, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione del serbatoio dell'acqua potabile sul piano dei Trecati, per complessive L. 123,721.61 e L. 6278.39 a disposizione. Dep. spese L. 2500. Cauz. L. 6186.08.

R. Prefettura di Firenze (12 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di consolidamento della strada nazionale n. 41 nella traversata della frana del Cigno fra i termini abbreviati militari 28 e 29, per L. 26,452.25. Consegna lavori 18 mesi. Documenti fino al 3 ottobre. Dep. provv. L. 1500. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Bologna (22 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione dei padiglioni per la clinica oculistica in Bologna, e propriamente negli orti a mezzogiorno dell'ospedale di Sant'Orsola lungo la strada di circosollazione, per complessive L. 246,890. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. decimo. Offerte fino al 21 ottobre. Consegna lavori 24 mesi. Documenti fino al 14 ottobre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzione Artiglieria di Napoli (6 ottobre, ore 14, def.). — Appalto della fornitura di kg. 7000 di zinco in pani, a L. 0.70, L. 4900. Cauz. L. 490. Consegna 30 giorni.

— (8 ottobre, ore 14, def.). — Appalto della fornitura di chilogrammi 5400 di rame in verghe, sagomato (per corone di proiettili di medio calibro), cioè del profilo G, a L. 2.40, L. 12,960. Cauzione L. 1296. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Sett. 17	Sett. 24
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	467	468
» » Meridionali	739	736.50
» » Pinerolo (1 ^a emiss.)	428.50	428.50
» » » (2 ^a »)	413	413
» » Secondarie Sarde	267	269
» » Sicule	685	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	359.50	358.50
» » Cuneo 3 0/0	386	395
» » Gottardo 3 1/2 %	98.50	98
» » Mediterranee 4 0/0	508	507.25
» » Meridionali	361	360
» » Palermo-Marsala-Trapani	318	318.50
» » » 2 ^a emiss.	314.50	315
» » Sarde, serie A	366	366
» » » serie B	366	366
» » » 1879	366	366
» » Sayona	386	390
» » Secondarie Sarde	513	512
» » Sicule 4 0/0 oro	518	518
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	388	388.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione, a:

Firenze presso la Cassa della Società	L. 5.75
Bologna id. id.	» 5.75
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	» 5.75
Genova presso la Cassa Generale	» 5.75
Palermo presso la Banca d'Italia	» 5.75
Ancona id. id.	» 5.75
Livorno id. id.	» 5.75
Napoli id. id.	» 5.75
Torino id. id.	» 5.75
Roma id. id.	» 5.75
Venezia id. id.	» 5.75
Ginevra presso i signori Bonna e C.	Fr. 5.75
Basilea presso la Società Anonima De Speyr e C.	» 5.75
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero	» 5.75
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 5.75
Berlino presso la Deutsche Bank	» 5.75
» presso il signor Meyer Cohn	» 5.75
Francoforte s/M presso la Frankfurter Filiale der Deutsche Bank	» 5.75
» presso i sign. Fratelli Bethmann	» 5.75
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito pel Commercio ed Industria	» 5.75
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi F.o.l.	2.75
Londra presso i sign. Fratelli Baring e C. Limited	Is. 0.4.6.3/4

Alla data stessa sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni estratte al sorteggio del 16 maggio 1904.

Si avvertono in pari tempo i portatori che sulle Obbligazioni nominative la tassa di ricchezza mobile viene ridotta a norma dell'art. 2 della legge 22 luglio 1894.

Le Obbligazioni nominative sono pagabili nelle piazze di Firenze, Roma, Napoli, Torino, Milano, Genova, Palermo, Livorno, Venezia, Bologna, Ancona in L. 6.14 nette.

Come pure si porta a notizia che questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto dall'art. 15 degli Statuti, accetta gratuitamente in deposito libero nelle sue Casse le Azioni sociali.

Firenze, 15 settembre 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25^a Decade — dal 1° al 10 Settembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	Media del 1903
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1903	1,848,271.43	69,879.02	722,101.48	1,911,985.79	3,895.88	4,561,073.10	4,309.00
1902	1,802,199.96	74,128.06	588,420.91	1,804,612.16	8,547.49	4,227,903.58	4,309.00
Differenza nel 1903	+ 46,071.47	- 4,248.04	+ 183,680.57	+ 107,373.63	+ 287.89	+ 333,169.52	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1903	36,056,140.51	1,845,098.74	10,917,050.91	45,166,507.19	355,687.26	94,869,419.61	4,309.00
1902	34,407,396.25	1,740,349.46	10,401,089.68	41,638,652.95	346,595.88	88,532,084.22	4,309.00
Differenza nel 1903	+ 1,648,744.26	+ 104,749.28	+ 515,961.23	+ 3,427,854.24	+ 9,091.38	+ 5,708,395.39	»
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1903	176,856.22	4,008.98	50,284.18	179,836.94	100.83	410,097.10	1,546.33
1902	162,478.87	4,538.74	27,822.80	173,044.69	607.99	368,882.99	1,546.33
Differenza nel 1903	+ 13,877.35	- 529.81	+ 22,661.38	+ 6,292.35	- 507.16	+ 41,214.11	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1903	2,711,827.41	64,101.31	749,578.51	4,064,270.70	82,697.49	7,612,475.42	1,546.33
1902	2,556,313.21	63,401.54	682,145.86	3,798,970.14	83,914.60	7,134,645.35	1,546.33
Differenza nel 1903	+ 155,514.20	+ 699.77	+ 67,432.65	+ 265,400.56	- 1,217.11	+ 477,830.07	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
849.00	794.98	+	17,894.91	16,888.40	+
		64.02			1,006.51

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI

in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.

Anno	Num. totale	mm.																					
		200-250	265-300	310	340-350	400-450	485-490	500	600	638	645	660	680	700	738	750	762	800	838	850	900	965	1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5895	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

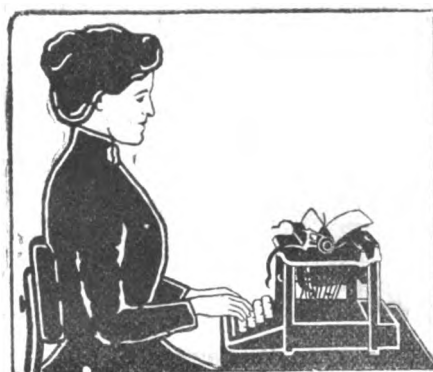
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

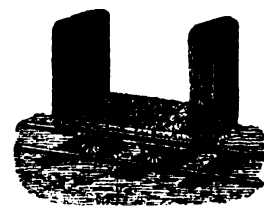
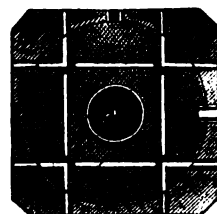
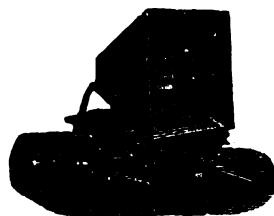
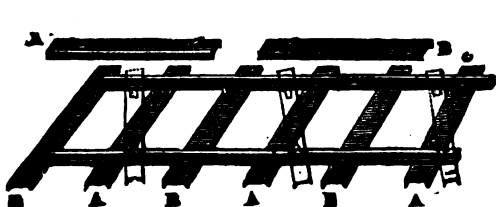
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centri-fughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



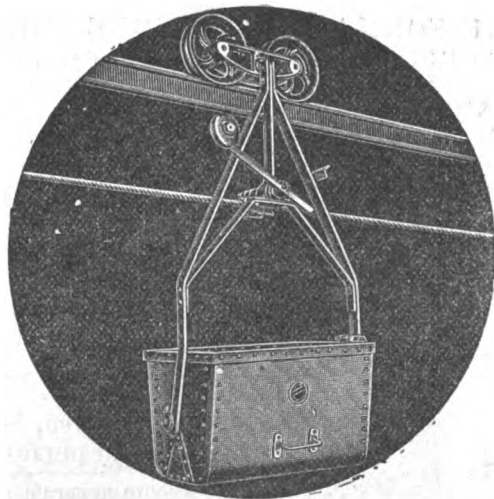
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI

per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Palestro, 10 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi impetrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — La Relazione dell'on. Rubini sul progetto di legge per l'esercizio ferroviario di Stato (II). — Le strade ferrate agli Stati Uniti. — Le strade provinciali ed i sussidi alle Province ed ai Comuni per lavori pubblici. — La circolazione a Londra e le ferrovie. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

LA RELAZIONE DELL'ON. RUBINI

SUL

PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

II.

«Dopo le premesse, delle quali ho parlato nel numero precedente, l'on. Rubini viene ad esaminare la strana posizione che è stata fatta in Italia al problema ferroviario, e scrive:

«Stringe inesorabile il tempo; esso non consente una sufficiente preparazione. Fra il cozzo delle varie dottrine, l'agitarsi dei diversi interessi, l'irrisolutezza dominante in ogni cosa che minacci di agitare profondamente le acque parlamentari, l'eccesso delle critiche appena eguagliato dalla esuberanza delle aspettative, per cui anche i partiti, ragionevoli in massima, diventano inattuabili nell'applicazione, nessuna potente volontà si è estrinsecata per additare la via, e per imporre proposte concrete e definite ».

E per specificare meglio questa strana posizione, e quasi per domandare le circostanze attenuanti al suo lavoro, cita le seguenti parole tolte dalla Relazione che precede il progetto di legge presentato dall'on. Tedesco:

« Siamo quindi costretti a gettare le basi di un ordinamento da porre in opera, quando per tutte, o per una parte delle ferrovie, non si riuscisse a conseguire patti soddisfacenti da private imprese, senza pregiudicare la definitiva soluzione del problema ferroviario ».

A chi legge queste parole, e pensa a quello che dicono e a quello che lasciano intendere, e pensa che oggi, a soli nove mesi dalla scadenza delle Convenzioni, il Governo è sempre più incerto di quello che fosse un anno fa, e i nostri uomini politici sempre più scettici e discordi, non può non venire in mente il detto latino: « Videbis... quam parva sapientia regitur mundus ».

Ma lasciando queste malinconie, ritorno all'on. Rubini, il quale cerca di sfatare la puerile utopia dalla quale molti si lasciano allucinare: che cioè sia possibile ordinare l'esercizio di Stato dando ad esso un'Amministrazione autonoma ed indipendente dalle influenze politiche. Ciò si ottiene

soltanto con l'esercizio privato, poichè una Società, nei limiti del suo contratto, resta padrona di operare a suo piacere: e se il contratto è fatto bene, resta anche indipendente da ogni influenza politica, ed è spinta dal suo stesso interesse a guardare obiettivamente allo sviluppo dell'azienda ferroviaria. Ma con l'esercizio fatto direttamente dallo Stato, se si rende l'Amministrazione autonoma, la si rende contemporaneamente irresponsabile verso il Governo e verso il pubblico. Non si può impunemente sopprimere la garanzia che viene dal capitale privato, nè si può impunemente sopprimere la grande molla dell'interesse, e se si vuole che l'Amministrazione ferroviaria di Stato conservi ancora una larva di responsabilità verso il Governo e verso il pubblico, bisogna rinunciare all'autonomia, e in omaggio alla sincerità è meglio cancellare addirittura la parola « autonomia » che non è che una finzione.

Poi, data una rapida occhiata a quello che avviene nei paesi esteri dove esiste l'esercizio di Stato relativamente ai riscontri, al controllo, ai bilanci, alla divisione delle reti ed all'organizzazione interna, l'on. Rubini viene ad esaminare le diverse proposte che si sono fatte in Italia per l'organizzazione dell'esercizio di Stato.

La prima è quella della Commissione Reale, presieduta dall'on. Saporito, la quale, sebbene abbia conchiuso che si debba preferire l'esercizio privato, tuttavia fa anch'essa un progetto di organizzazione dell'esercizio di Stato, per il caso che il Governo non potesse avere buone condizioni da Società private. Ma come il Governo ha creduto di metterla da parte, così la mette da parte anche la Commissione Parlamentare; forse essa meritava di essere presa in maggior considerazione, ma poichè tutti la vogliono seppellire, dirò anch'io: « Parce sepulto ».

Viene poi il progetto presentato dall'on. Noffri, a nome dei ferrovieri e del Partito socialista, per la nazionalizzazione delle ferrovie, e naturalmente la Commissione non poteva prenderlo in considerazione perchè esso è la più schietta espressione del caos amministrativo e della negazione di ogni principio di responsabilità.

L'on. Carmine, che faceva parte della Commissione, prese naturalmente l'occasione per difendere il suo progetto di Amministrazione autonoma e socializzante, la quale dovrebbe versare ogni anno all'Erario un canone fisso. Ma,

come abbiamo già notato, l'autonomia esclude la responsabilità, e la Commissione non poteva non rilevare che non esiste alcuna garanzia per lo Stato che il canone venga pagato. E mi sia lecito di aggiungere quello che, non lo dice l'on. Rubini, ma è ugualmente evidente, e cioè che manca anche ogni garanzia per il pubblico.

* *

Scartate così le diverse proposte che si sono fatte, l'onorevole Rubini viene finalmente ad esaminare il progetto elaborato e presentato dal ministro Tedesco, che la Commissione, a maggioranza, decise di approvare in massima, salvo a portare ad esso delle modificazioni.

E la prima modificazione che avrebbe voluto introdurre la Commissione, era di ridurre di molto il riscontro della Corte dei Conti, ma si è trovata di fronte all'opposizione del Governo, o, per essere più preciso, di fronte alle leggi generali che reggono tutte le Amministrazioni dello Stato, e la Commissione ha dovuto cedere. Così resta il pieno riscontro della Corte dei Conti per i preventivi ed i consuntivi, per i contratti, le forniture, gli approvvigionamenti ed i mandati di un valore superiore alle lire 10,000. Per tutto il resto vi è solo l'obbligo di riferire subito alla Corte dei Conti gli impegni assunti.

In quanto all'organizzazione interna, la Commissione mantiene come organo supremo di tutta l'azienda un Consiglio d'Amministrazione composto di quattro Consiglieri ed un Presidente, e tenta di migliorare un poco la posizione del Direttore generale, prescrivendo che questi debba intervenire alle adunanze del Consiglio, ma con semplice *voto consultivo*.

E con ciò certamente la Commissione ha portato un piccolo miglioramento al progetto del Governo, ma sarebbe illusione il credere che basti l'intervento e il voto consultivo del Direttore generale per levare le cause di inevitabili dissidii fra il Consiglio ed il Direttore.

La Commissione tenta pure d'attenuare la causa di complicazioni e di disordine che portava il progetto del Governo con la novità, che non esiste in nessun paese estero, di fare intervenire il Ministro del Tesoro direttamente nelle aziende ferroviarie. Secondo il progetto del Governo, la ragioneria e la Cassa erano indipendenti dal Direttore generale e dipendenti direttamente dal Ministro del Tesoro. Un miglioramento si è certamente ottenuto, ma anche qui non sono levate le cause di conflitti, di intralci e di maggiori spese con la semplice e platonica dichiarazione che tutti gli impiegati dell'azienda dipendono dal Direttore.

Una gravissima lacuna esisteva nel progetto del Governo, il quale non indicava chi avrebbe avuto la personalità giuridica dell'azienda ferroviaria, e la Commissione colma la lacuna dicendo che il Direttore generale e per delegazione i Direttori compartimentali rappresentano l'azienda verso i terzi. Ma evidentemente ciò non basta, e bisogna ancora stabilire chi sarà responsabile penalmente per i disastri, per i danni ed anche per i semplici ritardi, i quali, secondo la legge vigente, costituiscono contravvenzione ai sensi del Codice penale. E perchè questa legge nuova non dovrebbe stabilire l'autorità che sarà incaricata di constatare e di denunciare i ritardi? Si vorrà forse ritornare ai bei tempi in cui i ritardi gravi sulle reti Alta Italia e Romane sono arrivati a 10,000 in un solo anno?

Un grave e fondamentale errore del progetto del Governo sta nel fatto che si guarda l'esercizio ferroviario come un'azienda semplicemente amministrativa, mentre invece essa è contemporaneamente tecnica ed amministrativa. E il dimenticare ciò è cosa tanto più grave in Italia quando tutti sappiamo che le nostre linee ed il nostro materiale hanno infiniti bisogni.

Pare che questo fondamentale errore del Governo abbia balenato alla Commissione, ma ci vuol ben altro che introdurre nel progetto la parola « tecnico », che prima non esisteva; ci vuol ben altro che specificare che fra le attribuzioni del Direttore generale vi è anche quella di preparare i progetti tecnici!

Voto unanime della Commissione fu quello di conservare le norme comuni dell'esercizio sulle linee a traffico intenso, e semplificare queste norme sulle linee a traffico limitato. In altri termini, la Commissione afferma che il così detto servizio economico, che si vuol far consistere nel diminuire le tariffe e nell'aumentare il numero dei treni, debba essere largamente applicato su tutte le linee a traffico limitato.

A me duole sinceramente che l'on. Rubini, che è un osservatore attento e perspicace, non si sia accorto che il problema ferroviario è sempre molto complesso e vario, e il credere che possa esistere un rimedio universale che guarisca tutti i mali ferroviari mi ricorda l'elisire del Dulcamara, e i *rustici* che stanno a bocca aperta a sentirne a decantare le mirabili virtù, e poi... sborsano allegramente i soldi per comperarlo!

Dovrei forse svolgere quest'argomento, e dire quali siano i ciarlatani e mettere in ridicolo il volgo che li ascolta; ma ciò mi ripugna, e ritorno al lavoro dell'on. Rubini.

Il progetto del Governo stabiliva che alla dipendenza del Direttore generale vi fosse un Direttore dell'esercizio, e ciò evidentemente era un'esagerazione accentratrice. La Commissione vuol togliere quest'esagerazione, ma, senz'accorgersene, va all'esagerazione opposta.

Certamente vi sono dei benefici nel localizzare i centri di direzione, ma vi sono anche degli inconvenienti e specialmente l'aumento di lavoro e di spesa. E ciò che è veramente strano è che il Governo, il quale voleva accentrare tutto in un solo Direttore dall'esercizio, oggi assenta all'esagerazione della Commissione che per le tre grandi Reti vorrebbe fare una quindicina di centri con una Direzione compartimentale!

E passiamo ai bilanci.

Se la Commissione, e particolarmente l'on. Rubini, non avessero altro merito, hanno certamente quello grandissimo di aver messo ogni loro sforzo per ottenere che i bilanci siano sinceri, e per aver tolta la finzione, che io mi limito a chiamare puerile, con la quale era prescritto all'art. 16 del progetto del Governo, che il bilancio del primo anno dovesse essere fissato in modo che all'Esercizio ne venisse almeno lo stesso utile netto che gli era venuto nell'ultimo anno di esercizio privato.

Tanto il Governo quanto la Commissione vogliono aboliti i fondi speciali che erano stabiliti dalle Convenzioni del 1885, e si può facilmente ammettere l'opportunità della cosa che porta una semplificazione contabile. Ma bisogna tener ben conto che, sopprimendo contabilmente questi fondi, restano però inalterate le spese e la necessità di farvi fronte.

Ma salta subito agli occhi una grave dimenticanza. Nel calcolo delle spese per i danni di forza maggiore bisogna tener conto delle spese in seguito a disastri dei treni che fino ad oggi andavano esclusivamente a carico delle Società esercenti. E basta ciò per dire che le spese calcolate dall'on. Rubini devono essere circa triplicate.

Avrei molte osservazioni da fare su tutto quello che dice l'on. Rubini circa il rinnovamento dell'armamento e il rinnovamento del materiale mobile, ma devo tralasciare tutto per non essere troppo lungo. Mi limito a notare che la Commissione finisce col ristabilire, almeno in parte, la Cassa degli aumenti patrimoniali, che era stata stabilita nel 1885 e che poi il Governo ha soppresso, dando ad essa la facoltà di emettere obbligazioni ammortizzabili in 50 anni.

Anche su questo importantissimo argomento bisognerebbe discorrere a lungo, ma mi limiterò a dire che è cosa assolutamente empirica il calcolare queste spese con dei coefficienti fissi. Se si vuole essere sinceri è indispensabile fare un inventario serio e stabilire quali sieno i nuovi impianti che si devono fare alle linee per metterle in regolare stato di esercizio, bisogna inventariare il materiale mobile, stabilire lo stato in cui esso si trova e le deficienze in relazione col traffico di oggi. Le Casse di previdenza devono funzionare per i bisogni futuri ed imprevedibili, ma per i bisogni attuali bisogna valutarli coscienziosamente e sta-

bilire i fondi necessari a farvi fronte. Certamente tutto non si può fare in un giorno, e le spese si possono ripartire in più esercizi, ma il voler organizzare un nuovo sistema di esercizio senza far prima un inventario e rendersi conto delle spese che occorrono, equivale a voler creare una fonte perenne di sorprese e di recriminazioni.

Io non so comprendere davvero come la Commissione abbia potuto accettare l'incarico di stabilire le basi dell'ordinamento dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, che presenta già implicitamente tante difficoltà e tante incognite, senza aver prima un inventario di quello che occorre per mettere le ferrovie in regolare assetto, e per dotarle di materiale mobile proporzionato al bisogno. Non comprendo come la Commissione non si sia accorta che le toccherà di fabbricare un edificio senza fondamenta, e che deve valersi di espedienti e di artifici empirici. E pur troppo l'esperienza nostra avrebbe dovuto mettere Governo e Parlamento sull'avviso, avrebbe dovuto insegnare che chi audacemente vuole ostinarsi a camminare al buio finisce di precipitare nell'abisso.

(Continua)

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LE STRADE FERRATE AGLI STATI UNITI

L'autorevole rivista mensile di Parigi, la *Revue Générale des Chemins de Fer*, ci offre una interessante pubblicazione sulle strade ferrate degli Stati Uniti d'America. Non dubitiamo di fare cosa gradita ai nostri lettori riproducendola tradotta in queste colonne.

Al 1° gennaio 1903 le strade ferrate della Confederazione Nord-Americana raggiungevano una lunghezza di 325,000 chilometri, mentre l'Europa tutta, con una superficie superiore di un sesto, non ne aveva che 290,816 km.

Questo fatto è tanto più sorprendente in quanto è dovuto alla sola iniziativa privata, la carta di concessione essendo una pura formalità e lo Stato non intervenendo affatto nel tracciato e nella costruzione delle linee, all'infuori delle concessioni dei terreni.

La popolazione degli Stati Uniti essendo di 80,500,000 abitanti, non si hanno che 246 abitanti per chilometro di linea, ciò che non costituisce davvero una situazione favorevole allo sviluppo del traffico. Ma, per effetto della specializzazione della produzione nei differenti Stati, le condizioni dei trasporti sono assolutamente particolari. Così il Minnesota è lo Stato del grano, la Pennsylvania del carbone, il Nebraska del bestiame, il Montana delle miniere metallifere, la Louisiana del cotone, la Virginia del tabacco, lo Stato di New-York delle industrie, ecc.

La localizzazione della produzione si osserva anche per le industrie: Pittsburg è il centro dell'acciaio, Philadelphia costruisce soprattutto le locomotive, ecc. Ne risulta che i percorsi delle merci sono enormi; i carboni dell'Illinois vanno di un sol tratto fino a Baltimora, ossia a 1200 km. di distanza. E vi sono dei treni diretti da San Francisco di California a New-York, che percorrono 5200 km., unicamente per il trasporto della frutta a destinazione di New-York, dell'Inghilterra e della Francia.

Nel 1901 il tonnellaggio delle merci trasportate dalle ferrovie degli Stati Uniti fu di 1,126,267,000 tonn., che dettero un prodotto di 8062 milioni di franchi e un beneficio netto di 260 milioni, che permise di distribuire il 4.07 0/0 al capitale obbligazioni e il 2.93 0/0 al capitale azioni.

In confronto al 1885, vi è un aumento di più del 100 0/0, che proviene in primo luogo dalla maggiore estensione delle reti ferroviarie. Infatti dal 1885 al 1895 la lunghezza delle linee si accrebbe del 45 0/0 e il traffico corrispondente ebbe un aumento del 22 0/0; per il successivo periodo dal 1896 al 1901, le linee non aumentarono che del 7.4 0/0, mentre il traffico si è accresciuto del 48 0/0.

L'aumento del traffico non è quindi dovuto soltanto alla

estensione della rete; e, infatti, riportando il numero delle tonnellate chilometriche a chilometro di strada percorsa, si trova per il 1885 una cifra di 410,000 tonn., che nel 1901 è salita a 781,000 tonn. E' questa la manifestazione di una più grande attività industriale e commerciale del Paese; ma vi hanno anche contribuito le Compagnie con le graduali riduzioni delle tariffe dei trasporti.

Ed invero il prodotto per tonnellata e per chilometro, che era di centesimi 3.2 nel 1885, è disceso a cent. 2.3 nel 1902. Il prezzo del trasporto era dunque di quasi un 50 0/0 più elevato nel 1885, che attualmente e tuttavia dal 1900 le tariffe furono qualche poco rialzate, poichè a quell'epoca erano di cent. 2.1 solamente.

D'altra parte, l'aumento del traffico e dei prodotti non fu accompagnato da un aumento parallelo delle spese di esercizio, poichè dal 1885 al 1902 gli utili sono quasi raddoppiati: 2548 milioni nel 1885 e 5986 milioni nel 1902. Lo scarso aumento delle spese d'esercizio, malgrado l'accrescimento del traffico, è dovuto al fatto che i trasporti si effettuano per grandi masse e su percorsi lunghissimi, ciò che permette, in condizioni vantaggiose, l'impiego di vagoni di grande capacità e treni pesanti condotti da locomotive potenti.

Infatti sopra 26,947 vagoni commissionati nel 1902 dalle Compagnie americane, tutti erano di una capacità superiore a 15 tonn., e 22,288 erano del tipo in acciaio da 25 a 50 tonn. Quanto al carico dei treni, ch'era nel 1885 di tonn. 145.88, era salito nel 1901 a tonn. 229.40, vale a dire quasi raddoppiato.

Dal punto di vista dell'organizzazione, le Compagnie americane sono semplicemente obbligate di giustificare, per la loro costituzione, il possesso di un capitale minimo variabile e liberato di un decimo. Questo capitale è di 1250 fr. per miglio nel Kentucky, 5000 nella California, 10,000 nell'Arkansas, ecc. La concessione accordata dallo Stato che la linea traversa, autorizza la Compagnia ad esercitare una strada ferrata, lasciando ogni libertà alla Compagnia di scegliere il suo tracciato nella direzione indicata. Tuttavia alcuni Stati, come il Massachusetts, determinano le città da traversare; altri, come il Connecticut, esigono una carta con le indicazioni del tracciato delle linee.

Intera libertà viene egualmente lasciata quanto al modo di esercizio. Esistono talvolta delle leggi particolari che impongono, come nel Sud, dei vagoni speciali per il trasporto dei negri; che esigono dell'acqua fresca da bere nei compartimenti; che impongono che i macchinisti non bevano alcool: altre esigono degli attacchi automatici, come New-York; e infine la grande maggioranza degli Stati esige attualmente che i treni partano ad ore determinate e fisse.

La concessione conferisce inoltre alle Compagnie i diritti dei quali queste possono aver bisogno, come i diritti di ipoteca, di espropriazione, ecc. Infine, talvolta, ed è la regola negli Stati dell'Ovest, la concessione assegna alle Compagnie una zona di terreno, che arriva fino a 10 km. di larghezza, lungo la linea da costruirsi. E' così che la « Northern Pacific » ha avuto quasi 20 milioni di ettari di terreni, l'« Union Pacific » più di 5 milioni di ettari, ecc.

La concessione costituisce un contratto e non un monopolio, e nelle contrade ricche abbondano gli esempi di due e anche di tre Compagnie che esercitano linee parallele.

Le Compagnie di strade ferrate non tardarono ad abusare della grande libertà lasciata loro, specialmente con l'applicazione di tariffe elevatissime quando non vi era concorrenza, tariffe che compensavano largamente i prezzi infimi ed arbitrari percepiti su altre linee soggette alla concorrenza di Compagnie vicine.

Di fronte a tal fatto, l'opinione pubblica si sollevò e gli Stati furono indotti a prendere, mediante provvedimenti legislativi, delle disposizioni destinate a proteggere il pubblico contro gli abusi e le preferenze ingiustificate, ed a sottoporre le strade ferrate ad una giurisdizione speciale.

Per sopprimere i pericoli della concorrenza, le Compagnie avevano creato fra loro degli accordi che permettevano il mantenimento di tariffe speciali in favore di una contrada, di

un'industria, di un individuo; tariffe che erano arrivate a paralizzare interamente lo sviluppo di certe regioni. In presenza di ciò, fu promulgata nel 1887 l'« Interstate commerce Law » votata dal Congresso federale, che vietò tali accordi e creò una Commissione composta di cinque membri, designati per sei anni dal Presidente della Repubblica e incaricata d'invigilare all'esecuzione della legge. Questa Commissione costituisce un vero tribunale, che ha saputo evitare le esagerazioni che la legge permetteva e che a loro volta avrebbero paralizzato l'azione delle Compagnie ferroviarie.

I diversi Stati hanno poi essi stessi legiferato in materia. E' perciò che il Connecticut e la Florida hanno imposto che i vagoni di una Compagnia possano profittare delle linee di altri Stati; che il Michigan, il Missouri, ecc., esigono che la rete di una Compagnia possa essere presa in affitto o fondersi con un'altra senza l'autorizzazione degli azionisti; che la Georgia permette la fusione di linee in prolungamento e che il Massachusetts non autorizza alcuna fusione se non dopo l'approvazione della Commissione delle strade ferrate.

Per ciò che riguarda l'organizzazione finanziaria, osserviamo che per il capitale è fissato un *minimum* variabile, come già si è detto di sopra, ma generalmente non è determinato il *maximum* cui può ascendere. Il capitale azionario è quasi sempre diviso in azioni privilegiate di primo o di secondo grado, che ricevono un dividendo prima di tutte le altre, e in azioni ordinarie.

Gli Stati in generale non intervengono nella costituzione del capitale. Tuttavia alcuni, come l'Arkansas, l'Oregon e la Pennsylvania, sottoscrivono una parte del capitale azioni od obbligazioni. Le città hanno contribuito qualche volta alla costruzione di strade ferrate sia sotto forma d'interessi, sia sotto forma di sussidi. Ma la maggior parte di queste combinazioni non sono state fortunate e le linee dovettero essere rivendute a prezzi che talvolta giungono appena ad un decimo del prezzo di costo. Financo certi Stati, come la Louisiana, vi dovettero fallire.

L'intervento dell'Autorità federale non fu spesso più fortunato. L'« Union Pacific » ricevette più di 136 milioni di franchi e il suo capitale fu elevato a 545 milioni, mentre la linea non era costata che 255 milioni; la « Central Pacific », per la linea da Sal Lake a Sacramento, ricevette più di 140 milioni e portò il suo capitale a 600 milioni, mentre la costruzione della linea costò meno di 300 milioni.

Questo intervento produsse in generale un aumento del capitale reale, una parte soltanto delle azioni essendo liberata in contanti (azioni privilegiate) e le altre date in pagamento agli organizzatori ed a personaggi diversi. Il fatto è così generale, che si è potuto affermare che più della metà del capitale in azioni delle Compagnie ferroviarie americane non è mai stato versato.

Il capitale obbligazioni è tutto differente da quello delle nostre ferrovie d'Europa. In ragione della posizione precaria delle strade ferrate, le Compagnie hanno dovuto, per trovare dei capitali, creare delle obbligazioni che offrissero garanzie di prim'ordine; queste sono le obbligazioni ipotecarie garantite su pegni particolari, su vie, materiali, terreni, ecc.

Per aumentare la sicurezza di questi valori, si sono poi costituiti dei *trusts*, persone o Società, incaricate di certificare le garanzie offerte e di vegliare alla loro conservazione. Queste garanzie reali offerte ai prestiti contratti e la loro stabilità hanno avuto certamente una grande influenza sullo sviluppo delle strade ferrate, per la sicurezza data in tal modo ai capitalisti.

Ora diamo qualche notizia specialmente per ciò che riguarda la costruzione delle linee.

A questo proposito dicemmo più sopra che per la costruzione delle linee ferroviarie una grande libertà è lasciata ai concessionari dal punto di vista dei tracciati. Aggiungiamo che i lavori sono intrapresi non appena è ottenuta la concessione, raggranellata una parte qualunque dei capitali necessari. Le costruzioni sono fatte, del resto, con

tutta l'economia possibile. Così si evitano le opere d'arte di qualche importanza; i ponti necessari sono fatti in legname; la massicciata è ridotta allo stretto necessario e qualche volta, se capita, è anche soppressa. Le traverse, che costano poco, sono molto ravvicinate, in media a m. 0,65 di distanza.

Queste traverse sono messe in opera senza preparazione e munite soltanto di due superfici piate, l'una che riposa sul suolo, l'altra che riceve lo zoccolo della rotaia. Questa ultima è in generale leggera e il suo peso discende fino a 22 chilogrammi a metro sulle linee dell'Ovest e su quelle nuove che si vanno costruendo. All'opposto le linee dell'Est, come la *Pennsylvania*, la *New-York Central*, impiegano delle rotaie di acciaio di 50 chilogrammi a metro e, nelle curve, si sono sperimentate delle rotaie anche di 52 chilogrammi.

La costruzione viene spinta il più rapidamente possibile e la linea, non appena ultimata, viene messa immediatamente in esercizio; di guisa che le immobilizzazioni di capitali sono ridotte al minimo. Quando la linea dà degli utili, si prelevano su questi le somme necessarie ai miglioramenti: rettificazioni di tracciato, rinforzo di massicciate di rotaie, provviste di locomotive più potenti, ecc.

Da una statistica contenuta nella citata *Revue générale des Chemins de fer* dalla quale, come dissimmo, attingiamo queste notizie, risulta che il costo chilometrico medio, strada e materiale, non ha variato dal 1890 al 1902 e che si ragguaglia a fr. 172.000 circa. Ma, naturalmente, è più considerevole sulle linee a forte traffico e sale, per esempio, a fr. 267.000 sulle linee della Pennsylvania.

L'organizzazione tecnica dell'esercizio merita di essere notata per la importanza dei risultati che se ne ottengono. Dal 1890 al 1902 il numero delle tonnellate per chilometro è salito da 2735 a 3775; il tonnellaggio per chilometro ha progredito egualmente da tonnellate 163.39 a 308.19; e benché il prezzo della tonnellata chilometrica si sia abbassato da cent. 2.85 a cent. 2.37, il prodotto per tre chilometri si è elevato da fr. 4.75 a 7.36, per effetto dell'impiego di vagoni a grande capacità e anche di un aumento delle tariffe.

I percorsi medii delle locomotive sono spesso considerevoli. Così, sulla *New-York Central* è di km. 60,600 e sulle linee della *Pennsylvania* è di 66,900 km.

Gli americani han tentato d'impiegare delle locomotive eccezionalmente potenti, ma non ne hanno ottenuto quei risultati che speravano. In primo luogo la condotta di queste macchine potenti è sempre più difficile; gli sprigionamenti di vapore del cilindro a bassa pressione imbarazzano spesso la visuale pel macchinista, e il riscaldamento diviene quasi impossibile con un solo uomo; in secondo luogo le spese di riparazione sono assai elevate.

Per quanto riguarda la organizzazione interna delle Società ferroviarie, il presidente ha sotto i suoi ordini direttamente quattro vice-presidenti che dirigono ognuno i quattro speciali servizi: servizio commerciale, tesoreria, contenzioso ed esercizio propriamente detto; il vice-presidente, che ha il carico di quest'ultimo servizio, prende nello stesso tempo, di solito, il titolo di direttore generale.

L'attività, la potenza di lavoro e l'iniziativa degli impiegati sono un fattore importante dei risultati che si ottengono. L'avanzamento per anzianità è quasi sconosciuto; così i quadri del personale sono giovani, il personale stesso è sempre, relativamente, ristretto e le spese generali poco elevate. Queste ultime sono, infatti, il 2.9 0/0 dei prodotti dell'esercizio per la *Denver* e per la *Rio Grande*; 1.9 0/0 sulla *Pittsburg*, *Chicago* e *Saint Louis*; 1.79 0/0 sulla *Chicago* e *North Western*, 1.71 0/0 sulla *Pennsylvania*.

Le fusioni di Compagnie che non erano altra volta che l'epilogo di lotte accanite, si attuano oggidì normalmente, poichè la fusione è diventata una necessità riconosciuta da tutti. In generale, la Compagnia che assorbe prende a fitto per un minimo di 99 anni la ferrovia da assorbire, poi ne acquista il controllo assicurandosi la maggioranza delle azioni; quando essa ha potuto comperare il capitale-azioni,

la rete presa in affitto viene allora incorporata senz'altro. E' questo il caso della *Pennsylvania*, della *New-York Central*, della *Southern*, ecc. Ed è a questa fusione di reti ed all'accordo tra le Compagnie restanti ch'è dovuto l'aumento di tariffe, prodottosi da qualche anno.

Le linee americane possono essere divise in linee principali, come la *New-York-Buffalo* (della *New-York Central*), *New-York-Chicago* (della *Pennsylvania*), *Chicago-New-Orleans* (dell'*Illinois Central*) le quali tutte uniscono dei grandi centri; — e in linee di colonizzazione, come la *Denver e Rio Grande*, l'*Oregon*, certe linee della *Chicago e North Western*; — in linee transcontinentali che traversano il Far West per raggiungere il Pacifico, come l'*Union-Pacific*, la *Northern-Pacific*, l'*Atchinson Topeka e Santa Fe*; — infine, in linee specializzate: ferrovie carboniere come la *Delaware, Sakawana e Western* e la *Reading*; ferrovie agricole, come la *Chicago e North-Western*, la *Chicago, Milwaukee e Saint Paul*, ecc.

Può anche farsi un'altra classificazione più comprensiva, in ferrovie dell'Est, del Centro e dell'Ovest. Le ferrovie dell'Est son quelle che più si avvicinano alle condizioni di esercizio delle ferrovie europee e sono quindi più comparabili alle nostre. Il tracciato è più accidentato, le strade sono meglio mantenute e il loro traffico è più importante. Le ferrovie del centro sono in generale meno importanti. Il loro traffico è più specializzato e servono soprattutto da intermediarie tra le ferrovie dell'Est e quelle dell'Ovest. Queste ultime attraversano delle regioni ancora poco coltivate e non ricevono del traffico che dalla parte del Pacifico.

LE STRADE PROVINCIALI

ED I SUSSIDI ALLE PROVINCE ED AI COMUNI PER LAVORI PUBBLICI

Pubblichiamo le tre seguenti importantissime circolari dell'on. Ministro dei Lavori Pubblici.

La prima è indirizzata ai Prefetti e ai Presidenti delle deputazioni provinciali, ed è di questo tenore:

« Nel sistema delle comunicazioni la viabilità provinciale va sempre aumentando d'importanza, nell'interesse generale e locale; e quindi ad essa ho rivolto speciali cure. Alla costruzione di nuove strade il Governo ha dato in questi ultimi tempi il maggiore impulso, sia ottenendo dal potere legislativo i necessari mezzi, sia facilitando in ogni maniera l'esecuzione dei lavori. E con nuovi provvedimenti ha potuto assicurare il Concorso dello Stato alla riparazione delle strade esistenti, danneggiate da cause straordinarie.

« Ma non poco si deve fare dalle Amministrazioni provinciali. Se v'è ragione a compiacersi dell'opera di molte provincie, che in modo lodevole curano e mantengono le strade, non sono però scarsi gli esempi di manutenzione così deficiente che il transito è reso malagevole e malsicuro, e talvolta persino impedito.

« A siffatti inconvenienti occorre portare solleciti rimedi. L'indugio accrescerebbe notevolmente il danno, poichè al deperimento non riparato a tempo con le spese non gravi di manutenzione, tien dietro la rovina, che conduce all'abbandono della strada, o a forti oneri per la ricostruzione.

« E' pertanto interesse supremo delle Amministrazioni provinciali studiare con la massima diligenza questo problema, che tocca così da vicino la vita economica nei loro territori; e avisare ai mezzi più efficaci per poterlo risolvere in breve tempo.

« I signori prefetti vorranno in ciò prestare tutta la loro cooperazione, avvalendosi anche del parere degli uffici del Genio Civile. Essi d'altra parte, non mancheranno, quando circostanze speciali lo rendessero necessario, di prendere i provvedimenti di loro competenza o di promuovere quelli che spettano ad altre autorità, onde il patrimonio stradale,

costituito con gravi sacrifici dello Stato e delle provincie, sia, come ne fa obbligo la legge, mantenuto e conservato ai suoi alti fini sociali ».

* *

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha poi inviato la seguente circolare agli Ingegneri capi del Genio Civile:

« Da reclami e da informazioni rilevo che alcune strade provinciali non sono regolarmente mantenute, e sono ridotte a tal punto da rendere malagevole il transito o da impedirlo addirittura. Lo Stato, oltre che per l'utilità generale, non può disinteressarsi di questa condizione di cose, avendo contribuito e dovendo ancora contribuire in misura cospicua nella costruzione delle reti stradali delle provincie. E però, nel mentre richiamo l'attenzione dei signori ingegneri-capi sulla circolare ai Prefetti e ai Presidenti delle Deputazioni provinciali, raccomando vivamente di notificare senza indugio a questo Ministero e alle prefetture le deficienze che essi abbiano potuto o potessero riscontrare nella manutenzione di qualche strada provinciale, e indicare altresì le cause permanenti o temporanee, alle quali si debbano imputare ».

* *

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha pure inviato ai Prefetti ed agli Ispettori capi del Genio Civile la seguente circolare:

« La legge 30 giugno 1904, n. 293, autorizza la concessione di sussidi:

a) in misura non maggiore del terzo delle spese alle Provincie;

b) in misura non maggiore della metà ai Comuni e Consorzi comunali per i lavori necessari di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane e le corrosione dei fiumi e torrenti;

c) in misura da un terzo a due terzi delle spese ai Comuni con popolazione non minore di 15,000 abitanti per lavori di difesa degli abitati di essi Comuni e relative borgate contro le frane e corrosioni dei fiumi e torrenti.

« Il sussidio di cui è detto in b) può essere accordato indipendentemente dal concorso non minore del sesto della spesa che i Comuni possono conseguire dalla Provincia a termini dell'art. 99 della legge sui lavori pubblici, modificata con legge 30 marzo 1893, n. 173.

« Per l'applicazione delle sopradette disposizioni della legge 30 giugno 1904 stimo opportuno significare che le domande per ottenere concessioni di questi sussidi debbono essere stese su carta da bollo da L. 1, indirizzate al Ministero dei Lavori Pubblici, sottoscritte secondo i casi dal presidente della Deputazione provinciale, dal sindaco o dal presidente del Consorzio ed inviate alla Prefettura insieme ai seguenti atti:

a) copia della deliberazione del Consiglio provinciale o comunale o del Consiglio di amministrazione o del Consorzio con cui è approvato il progetto ed autorizzata l'esecuzione dei lavori e la presentazione della domanda;

b) progetto delle opere per cui si chiede il sussidio;

c) copia del bilancio della Provincia o del Comune o del Consorzio per l'ultimo esercizio finanziario autenticato dal prefetto;

d) certificato dell'Intendenza di finanza da cui risulta l'ammontare dell'imposta principale sui terreni e fabbricati, quando si tratti di domande per opere comunali.

« Le domande ed i documenti saranno comunicati all'ufficio del Genio civile perchè riferisca sulla regolarità del progetto, sulla necessità e sussidiabilità delle opere, sulla misura dei sussidi.

« Quanto ai limiti dei sussidi è da avvertire per quanto concerne le Provincie che i sussidi saranno accordati in ragione diretta della spesa e dell'importanza delle opere ed in ragione inversa delle risorse della Provincia descute

dalle risultanze del suo bilancio; ed i sussidi ai Comuni e Consorzi comunali per opere di difesa stradale come degli abitati si assegneranno in proporzione dell'entità della spesa e dell'importanza delle opere, tenuto conto delle condizioni finanziarie dei Comuni, della popolazione, dell'ammontare delle imposte principali sui terreni e fabbricati.

« Nel trasmettere così istruite al Ministero dei Lavori Pubblici le domande, i prefetti esprimeranno il loro avviso intorno alla misura dei sussidi ».

LA CIRCOLAZIONE A LONDRA E LE FERROVIE

Il signor de Foville ha pubblicato nell'*Economiste Français* del 3 settembre, uno studio molto interessante e documentato sulla circolazione a Londra. Ecco il passaggio relativo alle ferrovie:

Cominciamo per le ferrovie, le vere ferrovie.

Le ferrovie esistenti, nella cinta di Londra, sono in aria, al livello del suolo e a diversi piani del sottosuolo e formano già una rete di circa mille chilometri (600 miglia inglesi nel 1903) con, in settimana, 4697 treni, di cui 4253 per il servizio locale e 445 per i grandi viaggi, partenze od arrivi. Il numero delle stazioni comprese nel medesimo raggio non è inferiore a 534. Il numero dei viaggiatori o piuttosto dei viaggi effettuati nel 1902 superava il miliardo, 1070 milioni, di cui 793 milioni per le grandi linee e 277 milioni per la rete locale, cioè per il Metropolitano coi suoi annessi, e per il famoso Tube. Constatiamo, che il Metropolitano parigino fa già buona figura a fianco del suo collega di oltre Manica:

Da 16 milioni nel 1900 (5 mesi); il numero dei biglietti distribuiti è passato da 48 milioni e 1/2 nel 1901, a 62 milioni nel 1902, a 100 milioni nel 1903.

Ritorniamo a Londra. Sui 793 milioni di viaggiatori delle grandi linee, il signor Harper crede di poterne attribuire almeno 300 alla circolazione locale e porta così a 600 milioni, cioè oltre un milione e mezzo al giorno, il numero totale dei percorsi appartenenti alla circolazione propria della capitale e dei suoi dintorni. Da questo va e vieni prodigioso naturalmente la distribuzione fra le diverse ore della giornata è estremamente ineguale. Al mattino la marea sale. Le stazioni *terminus* vedono giungere, dalle ore sei alle 8, 387 treni viaggiatori, di cui 69 treni da 4 soldi (*twopenny trains*) e 261 treni operai. Dopo le ore 8 le tariffe ridotte diventano l'eccezione; non di meno la frequenza dei treni aumenta ancora: 744 treni dalle ore 8 alle 10! È il grande colpo di fuoco. Il rimpatro di tutta questa effimera emigrazione nel pomeriggio reca meno preoccupazione alle compagnie, perchè i *ritorni* si distribuiscono sopra un maggior periodo delle *andate*.

Così la statistica dei treni non dà ancora che un'idea incompleta di queste quotidiane invasioni, alle quali la viabilità metropolitana non basta.

Infatti le ore in cui arrivano più treni sono pure quelle in cui i treni contengono il maggior numero di viaggiatori.

Ecco come varia, d'ora in ora, l'effettivo medio di un treno: dalle ore 3 alle 4, 80 viaggiatori soltanto; dalle 4 alle 5, 137 viaggiatori; dalle 5 alle 6, 200; dalle 6 alle 7, 248; dalle 7 alle 8, 298; dalle 8 alle 9, 364: questo è il massimo; poi 346 dalle 9 alle 10; 206 dalle 10 alle 11 e 1/2. A conti fatti le ferrovie riversano a Londra dalle otto alle dieci del mattino oltre 250 mila persone impazienti di arrivare a destinazione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

L'ispezione alle ferrovie.

La Commissione nominata dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, per visitare le linee ferroviarie in esercizio e riconoscere le condizioni di esse e del materiale rotabile impiegato sulle medesime, procede attivamente nei suoi lavori, che potranno essere compiuti verso la metà del corrente ottobre.

><

Nuovo direttissimo pel Nord Europa.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha approvato l'istituzione dal 1° ottobre di un nuovo treno direttissimo fra Milano e Chiasso, il quale sarà in immediata coincidenza con le provenienze dirette da Bologna, Roma, Napoli, Lecce e Venezia.

Il nuovo treno partirà alle 14.35 da Milano e sarà a Como alle 15.22, a Chiasso alle 15.36, a Lugano alle 16.21, a Bellinzona alle 17, a Zurigo alle 21.28, e alle 22.55 giungerà a Basilea, dove troverà la coincidenza dei treni rapidi per tutta l'Europa Settentrionale.

La Commissione per i lavori del Tevere.

Con recente decreto del Ministero dei Lavori Pubblici il sig. Crugnola cav. ing. Gaetano, Ingegnere-Capo dell'Ufficio tecnico provinciale di Teramo, è stato chiamato a far parte della Commissione di vigilanza sui lavori di sistemazione del Tevere Urbano, in sostituzione del sig. comm. ing. Luca Beltrami il quale ha rinunciato al posto da esso occupato di Commissario, di nomina governativa, nella Commissione predetta.

L'Acquedotto Pugliese.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, tenendo conto delle proposte di lievi modificazioni fatte dal Consiglio di Stato al nuovo capitolato d'appalto per l'Acquedotto Pugliese, ha predisposto che il progetto stesso sia portato all'esame del primo Consiglio dei Ministri, che probabilmente avrà luogo lunedì o martedì della ventura settimana.

><

Lavori pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato i seguenti lavori pel complessivo importo di L. 446,217.50:

Bonifica Polesana Padana: lavori di costruzione del primo tronco del collettore Polesana Padana della Fossa Polesella alla Chiavica Pignatta (Rovigo), L. 72,670;

Lavori addizionali a quelli di difesa frontale delle sponde arginate del Volturno nei Comuni di Brenna, Grazzanise, Arnone e Cancellò (Caserta), L. 13,722.03;

Ricostruzione di un tratto dell'argine Rosta d'Impouse e riparazione dell'argine di Rosta di Cadonea, a sinistra del torrente But (Udine), L. 18,000;

Costruzione del tronco Borrello-Sangritona della strada provinciale n. 100 (Chieti), L. 134,775.44;

Lavori di ristaurò al Viadotto Negra sul secondo tronco della strada provinciale num. 16 (Teramo), lire 15,050;

Manutenzione delle opere d'arte del porto di Porto Torres (Sassari), L. 4000.

Lavori di ampliamento degli spalti del fiume L'ice in Comune di Molinella (Bologna), L. 64,000;

Lavori di sistemazione delle arginature del Canale Navile dal Bentivoglio alla Chiavica Rizza in Comune di Bentivoglio (Bologna), L. 50,000;

Lavori di rialzo e sistemazione dell'argine sinistro del Taro, dal ponte del Martorano al Canale S. Carlo, in Comune di S. Secondo Parmense (Parma), L. 45,000;

Costruzione di argine ad interclusione della Chiavica del Consorzio Melara-Berguntino con Castelnuovo Bariano, in sinistra di Po (Rovigo), L. 29,000.

Nuovi provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, sono stati adottati, mediante decreti reali, i seguenti provvedimenti:

a) È stata iscritta nell'elenco delle strade provinciali di Salerno la strada comunale detta Camerelle che dal ponte Licinella sulla Losofrana, presso Mercato San Severino, giunge alla provinciale Salerno-Nocera presso il ponte sulla Cavaioia;

b) È stata accolta la domanda del Municipio di Genova per una variante al piano regolatore di ampliamento della Città fra l'altipiano di Castelletto e quello di Montegalletto, approvato colla legge del 29 maggio 1887, n. 4544, giusta il progetto dell'ing. Bisagno, in data 12 agosto 1903, rimanendo fermo per l'esecuzione del piano il termine fissato nella legge suddetta;

c) Sono stati dichiarati di pubblica utilità i lavori seguenti: — 1) impianto di un campo di tiro a segno in Borgomanero in provincia di Novara; — 2) formazione di un campo di fiera nel comune di Ponte San Giovanni in provincia di Macerata; — 3) Costruzione di un lavatoio in comune di Camaiore, nella provincia di Lucca; — 4) l'apertura di una strada tra il ponte Carne e la piazza di Santa Croce in comune di Pigna, provincia di Porto Maurizio; — 5) il piano regolatore e di ampliamento della Città di San Remo;

d) È stato prorogato di due anni, e cioè fino a tutto il 20 maggio 1906 il termine assegnato con regio decreto 21 maggio 1902 per l'inizio ed il compimento delle espropriazioni e dei lavori di prolungamento del Corso Cristoforo Colombo in Savona, provincia di Genova;

e) Sono state classificate in 3ª categoria le opere idrauliche forestali per la sistemazione dei rii Aldani, Casebruciate e Lama, affluenti del Setta, in provincia di Bologna con l'interessenza dei due comuni di Marzabotto, Praduro e Sasso;

f) È stata assegnata un'annualità complementare definitiva al Consorzio di Gorzon Medio in provincia di Padova, quale concorso dello Stato nella spesa per opere di bonificazione.

— Con recente provvedimento, il Ministro dei Lavori Pubblici ha disposto che a far parte della Commissione consultiva per la destinazione ed i trasferimenti del personale superiore del R. Corpo del Genio Civile, sia chiamato, in sostituzione degli ispettori superiori amministrativi, il vice-direttore generale del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Nel Consiglio di meteorologia e geodinamica.

Con recente Decreto Reale, su proposta del Ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, è stato nominato membro del Consiglio direttivo di meteorologia e geodinamica per il triennio 1904-1906, in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici, il comm. Italo Maganzini, ispettore superiore del Genio Civile, presidente della seconda Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Pel rialzamento del ponte sul Po a Corbola.

Avant'ieri è stato firmato a Torino il contratto con cui la Società delle Officine di Savigliano si obbliga a provvedere, mediante contributo del Ministero dei Lavori Pubblici, al rialzamento del ponte sul Po a Corbola (Ariano Polesine, provincia di Rovigo), e ciò per tutelare l'interesse della navigazione interna.

><

Per gl'interessi del Gianicolo.

Il Comitato esecutivo permanente dell'Associazione per gli interessi del Gianicolo ed adiacenze, ritenuto che è di vitale interesse economico di Roma e dell'agricoltura locale per il bonificazione dell'Agro Romano, che le comunicazioni ferroviarie agevolino il movimento commerciale ed agrario, oltre a quello del più sollecito ed economico percorso dei lavoratori del suolo e del personale della bonifica, si è rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici ed alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per ottenere l'attuazione di una serie di provvedimenti intesi a rendere rapidi ed economici i mezzi di comunicazione nelle vicinanze di Roma, ove a tanta feracità di terra e mitezza di cielo, fa riscontro uno stato gravissimo di abbandono e di trascuranza nel progresso agricolo.

Il Comitato anzidetto ritiene che, a mitigare la lamentata condizione di cose, molto esiziale al rinnovamento agricolo che da tanti anni si va invocando nei dintorni di Roma, si potrebbero seriamente utilizzare le ferrovie esistenti che solcano in tante parti la campagna romana. Occorrerebbe pertanto rendere più numerose le fermate, ora troppo distanti fra loro, ed adottare le norme del servizio economico, che sono riuscite assai favorevoli in altre località, in condizioni identiche a quelle di Roma. Si desidererebbe inoltre che, sull'esempio di quanto, col consenso del Governo, ha praticato la Società delle Strade Ferrate della Sicilia, venissero, anche sulle ferrovie nei dintorni di Roma, istituiti speciali biglietti d'abbonamento settimanali e festivi a favore dei lavoratori della terra.

Sarebbe desiderio del Comitato che segnatamente una fermata venisse stabilita sulla linea Roma-Viterbo presso lo stabilimento Piaggio e Belardini, ed altra venisse impiantata sulla linea Roma-Civitavecchia fra le stazioni di S. Paolo e della Magliana.

A proposito delle istanze suaccennate, ci risulta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto conoscere al Comitato anzidetto che essa ha già da tempo iniziato gli studi per un'eventuale applicazione del servizio economico ad alcune delle ferrovie che fanno capo a Roma, ma che l'estensione del servizio stesso risulta inattuabile per le linee che non sono di proprietà dello Stato, finchè non siano approvate e sanzionate le disposizioni contenute nel disegno di legge, già preparato dal Ministero dei Lavori Pubblici, a modificazione della vigente legge del 9 giugno 1901. Quanto alla domanda per la fermata presso lo stabilimento Piaggio e Belardini, la Direzione Generale suddetta si è riservata di prenderla in esame, osservando però fin d'ora che essa non potrebbe probabilmente avere efficacia senza provvedimenti di tariffa dipendenti dall'applicazione del regime economico.

Dalla risposta avuta dalla Mediterranea rilevandosi la buona volontà di essa di assecondare nei limiti del possibile i desideri del Comitato, questi ha rinnovato istanze al Ministro dei Lavori Pubblici affinché vengano presto rimosse le cause che impediscono l'accoglimento dei desideri della popolazione agricola e commerciale di Roma,

curando innanzi tutto la sollecita approvazione del disegno di legge inteso a modificare la legge del 9 giugno 1901 sul servizio economico, ed adottando provvisoriamente tutte quelle disposizioni eccezionali che valgano a rendere meno gravoso l'attuale stato di cose.

Annali del Consiglio delle Tariffe delle ferrovie.

(Il servizio economico nel 1903).

Dal Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate) è stato pubblicato il Volume del 1903 degli Annali del Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate.

Riservando di dare un sunto di quanto è contenuto nel detto volume, notiamo che in fine al volume stesso sono raccolti i dati statistici del servizio economico nel 1903, per le linee esercitate con un tale sistema nella Rete Adriatica ed in quella Mediterranea.

Per quanto riguarda la Rete Adriatica le linee esercitate a sistema economico sono le seguenti:

1. Bologna-Poggio Rusco; 2. Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia; 3. Brescia-Iseo; 4. Bari-Taranto; 5. Barletta-Spinazzola; 6. Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle; 7. Treviso-Motta.

Dal prospetto di confronto dei proventi dello Stato col servizio economico sulle linee della Rete Adriatica nel 1903, e di quelli ottenuti nell'anno precedente col servizio normale, si ricavano i seguenti dati riassuntivi:

Proventi dello Stato col servizio normale:

Imposta del 16 0/0	L. 116,482.08
» del 3 0/0	» 4,932.55
Bollo	» 28,136.65
Totale	L. 149,551.28

Proventi dello Stato col servizio economico:

Imposta del 4 0/0	L. 54,457.96
Quota di maggiore prodotto	» 191,226.55
Totale	L. 245,684.51

Utile complessivo per lo Stato . L. 96,133.23

Da un altro prospetto relativo alle maggiori quote di prodotto per la Società esercente ed alle maggiori o minori spese di esercizio delle linee della Rete Adriatica ed esercizio economico, nel 1903, in confronto alle quote di prodotto ed alle spese ad esercizio normale nell'anno precedente, si rilevano le seguenti cifre complessive:

Maggiore quota di prodotto col servizio economico	L. 217,276.20
Spese di esercizio col servizio economico in confronto a quello del servizio normale	» 133,680.19
Utile dell'esercizio col servizio econ.	L. 83,596.01

Tenuto conto dei prodotti netti e delle spese verificatesi nell'anno 1903 (esercizio economico), in confronto coi dati corrispondenti con esercizio normale, si ricavano da altri prospetti i dati seguenti per ciascuna linea:

I. — Prodotti.

Linee	Quota sociale		Differenza
	50 0/0 dell'introito netto normale	economico	
Bologna-Poggio Rusco	106,672.49	154,131.60	+47,439.11
Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia	73,263.58	109,491.49	+36,227.91
Brescia-Iseo	47,990.00	91,034.29	+43,044.29
Bari-Taranto	144,037.50	209,161.63	+65,124.13
Barletta-Spinazzola	40,458.88	45,339.03	+ 4,880.15
Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle	52,933.01	68,070.97	+15,137.96
Treviso-Motta	39,957.59	45,330.24	+ 5,372.65

II. — Spese.

Linee	Spese d'esercizio		Differenza
	normale	economico	
Bologna-Poggio Rusco	232,120.01	297,159.44	+65,039.43
Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia	148,536.87	175,446.43	+26,909.56
Brescia-Iseo	138,548.86	148,599.73	+10,050.87
Bari-Taranto	130,290.72	173,266.05	+42,975.33
Barletta-Spinazzola (1)	66,845.40	65,014.32	— 1,831.08
Rocchetta Sant'Antonio-Gioia del Colle (1)	165,768.72	159,611.04	— 6,157.68
Treviso-Motta (1)	35,513.88	32,207.64	— 3,306.24

(1) Varianti nelle spese di esercizio.

I risultati del servizio economico sulle linee esercitate nella Rete Mediterranea li forniremo nel prossimo numero.

>>

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti di nuovi lavori).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione le proposte per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Convenzione stipulata col Comune di Torino, per la sistemazione del ramo del canale dei Borghesi, che passa sotto il piazzale della stazione di Torino Porta Nuova.

Sistemazione definitiva delle traversate dei torrenti Lenne e Patinisco, sulla ferrovia Taranto-Reggio, per l'importo di L. 590,000, di cui L. 550,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento della stazione di Corsico, sulla linea Milano-Vigevano, per l'importo di L. 407,000.

(Contratti stipulati).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottonominate, per la provvista dei seguenti materiali:

Ditta Società Alti Forni di Terni, per la fornitura di 11 scambi semplici, 1° tipo riformato, con cuori semplici capovolgibili.

Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 4863 piastre speciali di giunzione, 1° tipo da 12 metri, in ferro omogeneo.

Ditta G. Calderoni e Soci, di Crusinallo, per la fornitura di 19452 chiavarde a becco, in ferro omogeneo, per l'armamento 1° tipo.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il giorno 30 settembre scorso dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Maurizio Carones, di Valenza, per raddoppio binario fra Valenza e Torreberetti;

Colla Ditta Allegri Lazzeri e C., di Firenze, per costruzione viadotto in legname e relativi accessi per la deviazione verso monte del primo binario in stazione di Bonassola;

Colla Ditta Zaccheo Angelo, di Novi, per ampliamento della stazione di Novi Città;

Colla Ditta Giuseppe Negri, di Grignasco, per ampliamento e riordino generale della stazione di Novara;

Colle Officine meccaniche di Milano per fornitura di 4 caldaie per locomotive;

Colla Società Ferriere Italiane di S. Giovanni Valdarno per fornitura di 146,242 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo;

Colla Società suddetta per fornitura di tonn. 2125 di rotaie d'acciaio per l'armamento 1° tipo e Mod. 2°;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente

per fornitura di 9726 stecche a corniera in acciaio per armamento ;

Colla Società suddetta per fornitura di 58,202 piastre ordinarie intermedie in ferro omogeneo per armamento ;

Colla Ditta Bolton, Fane e C., di Londra, per fornitura di una gru a vapore della portata di 5 tonnellate per le Officine di Pietrarsa ;

Colla Ditta Masnata e Picasso, di Genova, per fornitura di kg. 60,000 di sevo di bue ;

Colla Società Siderurgica di Savona per fornitura di kg. 100 mila di lamiera di ferro omogeneo dello spessore di 4 mm. ed oltre ;

Colla Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft, di Vienna, per fornitura di kg. 350,000 di lamiera d'acciaio per caldaie ;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di kg. 80,000 di tubi di rame per locomotive ;

Colla Deutsch-Oesterreichische Mannesmannröhren Werke, di Düsseldorf, per fornitura di 8000 tubi bollitori d'acciaio con canotto di rame per locomotive ;

Colla Ditta Larini, Nathan e C., di Milano, per fornitura di 12 piattaforme girevoli complete del diametro di m. 5.50 ;

Colla Ditta Giovanni Servettaz, di Savona, per fornitura di 58 semafori ad una e a due ali, coi relativi accessori ;

Colla Ditta Della Carlina ing. Gentilio e C., di Milano, per costruzione impalcatura metallica per sistemazione ed allargamento del sottovia dei Cappuccini in stazione di Novi ;

Colla Ditta Gaetano Guazzoni, di Milano, per ricostruzione e restauro parziale di un arco del ponte sul Bisagno e consolidamento del ponte stesso presso Genova P. B. ;

Colla Ditta Gearce e Sharpe, di Londra, per fornitura di kg. 45,000 di stagno in pani ;

Colla Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, per fornitura di 40 carri a bagagli a due assi ;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli, di Milano, per fornitura di mc. 900 di legname abete in tavole ;

Colla « Phoenix » Actien-Gesellschaft, di Laar, per fornitura di 1000 cerchi in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tender ;

Colla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per costruzione di arco-rovescio e di cunetta nella galleria Spina (linea Battipaglia-Reggio).

(Gara per due piattaforme).

Il 12 ottobre, presso la Società Mediterranea, avrà luogo la gara per la provvista di 2 piattaforme da 18 metri, manovrate a mano, destinate alle stazioni di Domodossola e di Iselle.

(Gara per materiale elettrico).

Il 14 ottobre, presso la Società stessa, avrà luogo la gara per la provvista delle macchine, delle condutture e degli apparecchi elettrici destinati alle officine dei Granili in Napoli. L'aggiudicazione avrà luogo il 24 ottobre.

> <

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare provvisoriamente deliberate).

Il 28 settembre, presso la Società Adriatica, ebbe luogo la gara nazionale per l'acquisto di 7 carrozze serie ABN, senza freno a mano. Rimase provvisoriamente aggiudicata la Ditta Società Italiana Ernesto Breda, di Milano, al prezzo di L. 16,400 per ciascuna carrozza, consegnata a Sesto San Giovanni.

(Gara deserta di locomotive).

Il 28 settembre, presso la Società stessa, ebbe luogo la gara nazionale per la fornitura di 50 locomotive-tenders. Siccome le offerte presentate dalle Ditte ammesse alla gara risultarono superiori ai limiti massimi stabiliti dalla Società, la gara andò deserta.

(Biglietti di andata e ritorno).

La Società Adriatica ha disposto per la istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno, per la 2^a e 3^a classe, fra le stazioni di Colico e di Dervio.

> <

Ferrovie della Sicilia.

(Luce elettrica alla stazione di Acireale).

La Società Sicula ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale la proposta per l'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Acireale, per l'importo di L. 670.

> <

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 settembre 1904).

Proposta per la deviazione del burrone S. Martino e per la sistemazione di cunicoli sovrastanti alla galleria di Marcellinara, sulla linea S. Eufemia-Catanzaro.

Domanda di compensi dell'Impresa Pesce, assuntrice dei lavori di consolidamento della trincea allo sbocco della galleria S. Aloia, sulla linea Eboli-Metaponto.

Transazione della vertenza con la Ditta Bonacci in ordine alle espropriazioni occorse per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Vasto, sulla linea Bologna-Otranto.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Bregani, assuntrice dei lavori di raddoppio del binario fra Como e Chiasso.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Bregani in dipendenza dei lavori d'impianto di un fascio di binari per il deposito di carri e per il rialzo dei veicoli nella stazione di Milano Porta Romana.

Progetto per la sistemazione del tronco fra le stazioni di Bicocca e di Passomartino, della linea Messina-Siracusa.

Rescissione della concessione del tronco Napoli-Pugliano, della ferrovia Napoli-Bellavista-Vesuvio.

Sistemazione della trincea fra i km. 46.713 e 46.744 della linea Fabriano-Urbino.

Convenzione col Municipio di Sampierdarena per regolare l'esercizio a trazione meccanica dell'attuale ferrovia a cavalli occorrente in quella città.

Questione relativa all'impianto della nuova stazione di Menaggio sulla linea Menaggio-Portofino.

Questione relativa al sistema da adottarsi per l'applicazione del segnale d'allarme Westinghouse.

Questione relativa al materiale mobile della ferrovia Ferrara-Copparo.

Componimento delle vertenze con l'Impresa Lazzarini, assuntrice dei lavori di correzione di un tratto dell'alveo del fiume Sacco, sulla linea Roma-Napoli.

Competenza e riparto della spesa occorsa per la ricostruzione di alcuni tratti del rivestimento della galleria di Ronco, sulla linea Succursale dei Giovi.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Rizzo in dipendenza dei lavori murari per l'impianto del ventilatore Saccardo all'imbocco della galleria dei Giovi.

Proposta per il rafforzamento del binario di corsa in quattro tratti della linea Foggia-Napoli.

Proposta per la costruzione nella stazione di Gallarate di un'officina per il rialzo e riparazione dei veicoli destinati alla trazione elettrica delle linee Varesine.

Convenzione col signor Chiggiato per costruzione di un muro di cinta a distanza ridotta dalla linea Conegliano-Vittorio.

Convenzione con la Ditta Dal Torto, per mantenere un fabbricato costruito a distanza ridotta dalla ferrovia Mestre-Cormons e per fare sull'area attigua dei depositi di legname.

Convenzione con la Ditta Mecchi, per mantenere una fonderia impiantata a distanza ridotta dalla linea Pavia-Milano.

Autorizzazione all'esercizio della tramvia a vapore Roma-Civitacastellana.

Proposta per l'attuazione dell'esercizio economico sulla linea S. Benedetto-Ascoli.

Sanatoria della proroga concessa dalla Società Mediterranea alla Ditta Horder Bergwerks und Huttenverein, per la fornitura di 42 longaroni per carrozze elettriche.

><

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il 29 settembre, sotto la Presidenza dell'onorevole Tedesco, si è riunito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, a Sezioni unite, ed ha deliberato sul Regolamento per la concessione di sussidi alle automobili in servizio pubblico, sul Regolamento di polizia stradale, che comprende anche disposizioni speciali per la circolazione delle automobili, sul Regolamento per la bonifica idraulica dell'Agro romano e sulle norme per il riordinamento dei Consorzi idraulici dell'Agro romano.

— Le due Sezioni riunite del Consiglio dei Lavori Pubblici nel giorno stesso hanno trattato i seguenti altri affari:

Impianto di un muro di chiusura lungo il tratto di ferrovia dalla stazione al porto di Gallipoli;

Progetto di costruzione del secondo tronco della provinciale 211 (Potenza);

Progetto modificato per l'ampliamento del manicomio giudiziale di Reggio Emilia;

Progetto per la costruzione di un riformatorio maschile in Cairo Montenotte (Genova);

Progetto del tronco da Sella Laghicello a Fuscaldo, nella provinciale 112 (Cosenza);

Progetto modificato della ferrovia Croce S. Spirito-Borgo San Donnino;

Dichiarazione di pubblica utilità per l'allargamento di Via dei Mercanti in Torino;

Dichiarazione di pubblica utilità per la sistemazione dell'acquedotto di Piediluco (Perugia);

Dichiarazione di pubblica utilità per il prolungamento della Via Imperatore Federico in Palermo;

Dichiarazione di pubblica utilità per l'apertura della Via Campana in Torino;

Progetto di sistemazione del Fosso S. Domenico lungo la nazionale 59 (Potenza);

Progetto esecutivo del secondo tratto del secondo tronco della provinciale 23 (Firenze);

Dichiarazione di pubblica utilità per il prolungamento della Via Tribunali in Reggio Calabria;

Dichiarazione di pubblica utilità per la variante al piano regolatore di Torino, piazza Venezia.

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del fabbricato isolato per latrine nella stazione di Adria, per L. 1880.

Sistemazione delle stadiere a ponte nelle stazioni di Trinitapoli e di Castelbolognese, per L. 350.

Impianto di tre idranti per rifornire d'acqua le carrozze dei treni di lusso di transito nella stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 640.

Consolidamento della scarpata sinistra del rilevato ferroviario al km. 56.633 della linea Benevento-Campobasso, per L. 2100.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di un nuovo circuito telegrafico fra le stazioni di Siena e di Poggibonsi, per L. 750.

Costruzione dei rilevati d'accesso ai nuovi ponti sul fiume Sacco, ai km. 56.812 e 65.867 della linea Roma-Napoli, per L. 192,600.

RETE SICULA:

Costruzione della variante e di un nuovo ponte di m. 10 di luce sul rivo Stretto, al km. 113.402 da Palermo della linea Roccapalumba-S. Caterina, per L. 44,540.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Su proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione ai seguenti provvedimenti riguardanti concessioni speciali di tariffa:

1) Concessione alla Ditta Francesco Parisi di effettuare i suoi trasporti di bozzoli levantini da Venezia a Milano al prezzo di L. 72.10 per tonnellata qualora nel periodo di un anno raggiunga il quantitativo di 14.000 balle. Tale prezzo sarà ridotto a L. 67.10 se il quantitativo raggiungerà le 18.000 balle. L'applicazione di tale prezzo sarà fatta in via di rimborso;

2) Rinnovazione alle stesse condizioni, per il periodo dal 18 agosto 1904 al 30 giugno 1905 della concessione accordata alla Ditta Eugenio Agazzi per il trasporto di petrisco;

3) Rinnovazione, per il periodo dal 1° agosto 1904 al 31 maggio 1905, della concessione accordata alla Ditta Giovanni Brunelli per trasporto di paglia comune in balle Ferrara, Loreo e Adria per Spreziano. La concessione è estesa anche ai trasporti in destinazione di Treviso, rimanendo fissi i minimi di trasporto in kg. 6000 e 7000 per ciascun vagone, rispettivamente da 10 e 12 tonnellate;

4) Estensione anche ai trasporti in destinazione di Pieve Albignola della concessione accordata alla Ditta Fratelli Pesenti per trasporti di calce.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Valtellinesi. — *Trazione elettrica monofase.* — La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha stipulato regolare contratto col Comitato per Trazione Elettrica, residente in Milano per l'organizzazione di un esperimento di esercizio a trazione monofase sulle linee valtellinesi, attualmente esercite a trazione trifase.

Il progetto è di attuare un servizio misto di trasporto passeggeri e merci, mediante treni da oltre 100 tonnellate; la velocità massima di marcia venne fissata in 72 chilo-

metri all'ora. Come vettura motrice verrà adottata quella che faceva servizio con accumulatori sulla Bologna-S. Felice; essa sarà equipaggiata con quattro motori monofasi Finzi, a semplice riduzione di velocità, da 100 cavalli, inseriti in parallelo fra loro; questi motori verranno alimentati con una tensione alternata variabile fra 200 a 400 volts. La regolazione verrà fatta a mezzo di dispositivi collocati su entrambe le piattaforme, in cui verranno applicati dispositivi completamente ed esclusivamente elettrici. Essenzialmente la regolazione stessa si fonde sulla variabilità della tensione di alimentazione, ottenuta agendo sul secondario del trasformatore principale, installato sulla automotrice.

Questo trasformatore sarà di un tipo nuovo a ventilazione forzata; riceverà la corrente dalla linea di presa a 3000 volts, mediante il solito archetto a rulli già in uso sulle valtellinesi.

L'interruzione della corrente verrà fatta a mezzo di un disinterruttore a olio interposto nel circuito ad alta tensione; l'equipaggiamento progettato comprende anche un interruttore a massima automatico.

Il peso della vettura, equipaggiamento compreso, arriverà a circa 45 tonnellate.

Sono attesi, con vivo interesse, i risultati di questo importante esperimento: è intanto da lodare vivamente la Società esercente la R. A. per essersi accinta a tentarlo.

Ferrovia della Valsugana. — Nei giorni scorsi presso il Sindaco di Venezia e coll'intervento del Presidente della Deputazione Provinciale, del Presidente della Camera di Commercio, degli onorevoli Tecchio, Fradeletto e Vendramin e di una larga rappresentanza del Comitato promotore della ferrovia della Valsugana, ebbe luogo una conferenza coi signori ingegneri Almagià e Cesaroni, sub-concessionari della linea predetta.

Esaminato minutamente lo schema di convenzione, proposto dal Governo, parve in massima accettabile, salvo alcune non rilevanti modificazioni intorno alle quali il Sindaco e le Rappresentanze sopracitate si riservano di conferire col Ministro dei Lavori Pubblici.

Ferrovia Lucca-Aulla. — I Consigli comunali di Minucciano e di Fivizzano si sono adunati per deliberare intorno al problema della Lucca-Aulla.

I sindaci dei due Comuni hanno dichiarato che non potranno garantire l'ordine pubblico se continuerà la trascuranza della vitale questione.

Hanno aderito all'ordine del giorno votato nell'adunanza dei sindaci, tenuta a Castelnuovo il primo settembre ed hanno riaffermato di dimettersi insieme a tutte le altre rappresentanze di Garfagnana, Lunigiana, Lucca e Spezia.

Per oggi è indetta una riunione del Consiglio comunale di Castelnuovo sempre per trattare della Lucca-Aulla.

Ferrovia Borgo S. Donnino-Fornovo. — L'ingegnere Giuseppe Manfredi ha sollecitato la concessione di una linea ferroviaria da Borgo S. Donnino a Fornovo. Con questa nuova linea il tragitto da Milano a Roma viene abbreviato di 23 chilometri e se ne avvantaggiano conseguentemente le provincie di Milano, Pavia, Cremona Piacenza e per una parte anche Parma.

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro. — Col giorno 16 settembre corr. l'esercizio della linea Rezzato-Vobarno è stato assunto dalla nuova Società Anonima per la Ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro, sedente in Brescia.

Ferrovia Gioia Tauro-Cittanova. — Si è tenuta recentemente a Gioia Tauro, una importante riunione alla quale parteciparono molti sindaci dei Comuni della Piana, per mettersi d'accordo sui mezzi più atti onde si ottenesse la costruzione della linea ferroviaria Gioia Tauro-Cittanova, o dal Governo, a cui si è ricorso più volte, o da Società private, qualora volessero assumere direttamente questa costruzione.

Esercizio economico di varie linee. — La *Gazzetta Ufficiale* del 27 settembre (num. 225) pubblica il R. Decreto num. 503 che concede l'esercizio economico a

titolo di esperimento alla linea ferroviaria Mercato S. Severino-Salerno.

Con R. Decreto, di questi giorni è stata prorogata fino al 30 giugno del 1905 l'applicazione dell'esercizio economico parziale sulle linee Bari-Taranto, Rocchetta-San Antonio-Gioia del Colle e Barletta-Spinazzola.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1904.* — Nella decade 11-20 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) asciesero a L. 5,272,063, con un aumento di L. 275,628.07 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1904 si ragguaglia a L. 38,256,379, presentando un aumento di L. 1,314,254.15 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1904.* — Nella decade 11-20 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) asciesero a lire 5,335,052.60, con un aumento di lire 506,162.87 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1904 si ragguaglia a L. 107,188,007.63, e presenta un aumento di L. 6,692,388.33 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1904.* — Nella decade 1-10 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) asciesero a L. 419,507, e presentano un aumento di L. 44,411 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1904 ammontano a L. 2,708,316, con un aumento di L. 184,439 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Trevise-Nesle-Mirano-Marano. — Si sono già raggiunte lire 170.000 in pochi giorni sulle 200.000 necessarie all'effettuazione della prima linea tramviaria della provincia di Treviso.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia della Jungfrau. — I lavori della ferrovia della Jungfrau continuano attivamente. Rimane ancora da forare un tunnel di 700 metri con una pendenza di 25 millimetri prima di giungere alla stazione del Mare di Ghiaccio, situata all'altezza di 3164 metri al disopra del livello del mare. Si calcola di inaugurarla nell'estate del 1905. La metà della linea sarà così compiuta, 5 chilometri e 690 metri sopra 12 chilometri e 200 metri.

Ferrovia per la Valle di Anniviers. — Il grandioso progetto di questa ferrovia alpina è ultimato, la Società formata, e fra poco s'incominceranno i lavori.

Senza tema di errare, sarà questa una delle più belle, pittoresche ferrovie della Alpi. La linea avrà principio a Sierre, di dove, passando per Chippis, costeggerà il monte fino a Vissoie.

Di là due funicolari condurranno gli amanti del fresco e del grandioso agli *hôtels* di Ceraudolin Saint-Luc e Weishorn. Ma Vissoie non è il termine e la linea, continuando, passerà per Zinal e, trasformandosi in trazione elettrica, ordinarmente s'innalzerà a 2400 metri, e per gli splendidi ghiacciai andrà a congiungersi con la ferrovia di Zermatt.

Il costo dell'intera linea sarà di sette milioni.

Il terribile scontro ferroviario d'America. — Telegrafano da New-York i particolari di un terribile accidente ferroviario, avvenuto nello Stato di Tennessee,

sulla linea tra Knoxville e New-market, tra due treni carichi di passeggeri, che solevano fare ogni notte lo scambio alla piccola stazione di Hodges, e che si scontrarono a due chilometri ad ovest di questa stazione.

Il treno che veniva da Knoxville, aveva anche cinque vagoni-letto, i quali, nonostante la violenza dell'urto, rimasero, per un caso straordinario, quasi incolumi. Tutti gli altri vagoni furono ridotti in frantumi. Il disastro si deve ad un errore commesso dal macchinista del treno locale che si dirigeva a Knoxville e che dimenticò di fermarsi a Hodges. I treni correvano con la velocità di cinquanta chilometri all'ora. Per la fortissima curva ivi esistente, i macchinisti non poterono scorgere in tempo il pericolo per far manovrare i freni.

Il cozzo fu spaventoso: le caldaie delle due macchine scoppiarono e le locomotive furono interamente distrutte.

Appena la notizia del disastro giunse alla stazione di Knoxville, fu spedito un treno di soccorso, che ritornò con una cinquantina di feriti, parecchi dei quali morirono prima di arrivare all'ospedale.

Secondo le ultime notizie, i morti sono settantacinque ed i feriti centoventi, parecchi dei quali gravemente. Tra i morti vi sono otto emigranti italiani. Nessun passeggero dei vagoni-letto è ferito.

Pochi passeggeri rimasero leggermente feriti.

Il lavoro, per lo sgombero dello strada, è durato 8 ore.

Notizie Diverse

Onorificenza. — In seguito a speciali servizi prestati a Berlino ed in Italia dall'ing. Achille Tommasina, ispettore delle ferrovie della Rete Adriatica, residente a Milano, in occasione dei viaggi effettuati in Italia negli anni 1903 e 1904 dall'Imperatore di Germania, questi insigniva l'ing. Tommasina dell'alta onorificenza dell'Aquila Rossa, rimettendogliene le insegne. Il Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha comunicato all'ing. Tommasina l'onorificenza concessagli. All'egregio ingegnere le nostre congratulazioni.

Contro i deragliamenti. — Un funzionario delle ferrovie tedesche ha inventato un apparecchio pel quale sarebbero evitati gli sviamenti dei treni.

Non si tratta d'impedire completamente alle ruote dei veicoli di saltare dai binari, ma almeno di ridurre al *minimum* le conseguenze d'un accidente di questa sorta, che cagiona spesso la rottura delle ruote, degli assi e tutto quanto ne segue. *La Nature* dà la descrizione seguente del nuovo apparecchio. Sotto i vagoni si dispone trasversalmente una specie di sbarra metallica trasversale, parallela a ciascun asse, e che non si trova che a due centimetri e mezzo al disopra dei binari. Se le ruote deragliano, esse non potranno toccare terra, perchè la vettura poserà su queste rotaie per le traverse o la traversa di cui abbiamo parlato, e il veicolo slitterà facendo freno per l'insieme del convoglio. D'altronde, queste traverse sono sostenute da *ressorts* che ammortizzano la violenza del contatto, e sono munite di sperone che fanno arresto da una parte e dall'altra ove esse possono venire ad appoggiare sulle rotaie.

Un celebre valico alpino aperto. — *L'inaugurazione della strada carrozzabile del Gran San Bernardo.* — Si ha da Martigny che il 24 corrente fu inaugurata la strada carrozzabile del Gran San Bernardo, il più celebre valico delle Alpi frequentato fin dai tempi romani e che aveva il nome di Mons Jovis. I lavori della strada carrozzabile da Saint-Rémy alla cantina di Proz durarono parecchi anni. Una festa per l'apertura d'una parte della strada fu fatta lo scorso anno in occasione del Congresso del C. A. I. ad Aosta. L'apertura della strada carrozzabile diminuirà il pericolo del passaggio di questo elevato frequentatissimo valico delle Alpi dove sorge il celebre

Ospizio di San Bernardo da Mentone, tenuto da quei religiosi che dimorano pure al Sempione.

Un automobile ha compiuto da Aosta a Martigny il percorso. Il Gran San Bernardo mette direttamente in comunicazione la Valle d'Aosta col Canton Vallese, e la sua importanza strategica fu riconosciuta fin dai tempi più antichi. Longobardi, Saraceni, Franchi passarono più volte il valico nelle loro spedizioni militari.

Stabilimento di Codigoro per l'industria della torba. — *La Rivista Tecnica Emiliana* fornisce le seguenti notizie sullo stabilimento di recente inaugurato a Codigoro per l'utilizzazione della torba di quell'importantissima torbiera.

Lo stabilimento sorge sopra un grande appezzamento di terreno bonificato di circa 1000 ettari di superficie a circa, km. 7 da Codigoro, sulla strada provinciale che conduce ad Ariano. Esso è eretto sur un enorme zatterone di calcestruzzo di cemento ed è costruito ad intelaiature di travi di ferro formanti riquadri riempiti con muratura di mattoni: questo sistema è stato adottato per evitare la costruzione su palafitte.

La torba, estratta dall'immensa estensione che circonda il fabbricato, in cui presentasi in deposito di m. 1.60 di spessore, viene per una vasta rete di binari, su vagoncini e mediante trazione elettrica, trasportata allo stabilimento. Quivi è depurata di quanto può contenere di eterogeneo, poi sibrata, macinata, compressa a fortissima pressione in modo da espellere quasi interamente l'umidità.

La torba è così preparata in cubetti di cm. 4-6 di lato; ha un potere calorifico di 5000 calorie, ceneri variabili da 5 a 7 Oj0, ed umidità non superiore all'8 Oj0.

Lo stabilimento produrrà due diversi tipi di mattonelle: l'uno per caldaie comuni, e l'altro (che sarà oggetto di speciale lavorazione) per motori a gas povero.

Lo stabilimento dispone attualmente di 400 HP di forza motrice a vapore, forza che sarà tra poco portata a 520 HP; si hanno tre torchi, ciascuno dei quali ha una produzione giornaliera di tonn. 40 ed è servito da una motrice di 400 HP.

Le macchine speciali e i grandi torchi sono della *Zeitger Maschinenfabrik* di Zeitz; le intelaiature in ferro costituenti la ossatura del fabbricato, le motrici, caldaie, ecc., sono della *Società Veneta di costruzioni meccaniche*; l'acqua di alimentazione delle caldaie è fornita da un pozzo artesiano di m. 213 di profondità, eseguito dalla Ditta ingegnere A. Bonariva, di Bologna.

Lo stabilimento è esercito dalla Ditta G. B. Negrotto e C., Società per l'industria della torba, con sede a Genova.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Udine (8 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di rettifica del tratto della frana nazionale carnica n. 1 fra il ponte sul rio Clendis e i piani di Pignea, di m. 540, per L. 18,380.88. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 120 giorni. Docum. fino al 30 settembre.

R. Prefettura di Treviso (8 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori urgenti pel prolungamento inferiore della difesa alla sponda di corrosione nella Fronte Boccacollalta a destra del fiume Piave, tronco III, Comune di San Biagio di Collalta, per L. 12,000. Offerte fino al 7 ottobre. Consegnare lavori 80 giorni. Dep. provvisorio L. 800. Cauz. decimo. Documenti fino al 2 ottobre. Deposito spese L. 500.

Municipio di Mirandola — Modena (8 ottobre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico da erigersi in S. Martino Spino, frazione del Comune di Mirandola, per L. 18,600; ivi esclusi gli apparecchi di riscaldamento e ventilazione, pompa, serbatoio e tubazione per il servizio d'acqua, pavimento di asfalto, serramenti per porte e finestre. Dep. provvisorio L. 1000. Cauzione L. 2000. Fatali 22 ottobre. Deposito spese L. 500.

Municipio di Presezzo — Bergamo (8 ottobre, ore 13). — Appalto delle opere necessarie alla costruzione del nuovo fabbricato scolastico del Comune di Presezzo, per complessive L. 23,047.11. Deposito provvisorio L. 2000. Cauzione L. 3000. Fatali 24 ottobre.

Municipio di Sutri — Roma (10 ottobre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori occorrenti al restauro della condotta e sistemazione delle Fontane dell'acqua potabile in Sutri, col ribasso del 10.50 0/0 su L. 22,397.35.

R. Prefettura di Ravenna (10 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di difesa frontale in sasso, ai froldi di Svoltascirocco ed Olmo, in destra di Reno, in Comune di Ravenna, per L. 51,040. Consegna lavori 70 giorni. Documenti fino al 7 ottobre. Cauz. decimo. Dep. provv. L. 2000.

Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, Roma (11 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di legatura in servizio del Ministero di Grazia e Giustizia e dei Culti e di quello dei Lavori Pubblici (compreso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate) nel triennio 1904-1907, per L. 40,000. Cauzione L. 2000. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Siracusa (11 ottobre, ore 15, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione della condotta dell'acqua potabile di tronco, per complessive lire 20,992.86 e lire 2007.14 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 2300. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Graglia — Novara (11 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei seguenti lavori: 1° Costruzione di acquedotto comunale dall'Alpe Pianetti al maggiore centro ed al casale Merletto, per L. 60,000, provv. agg. al signor Preve Francesco col ribasso del 16.08 0/0; cauz. L. 3000; dep. L. 6000. — 2° Costruzione del terzo tronco della strada di Vagliumina dal chiesetto Uffa alla Parrocchiale di detta borgata, per L. 9800, provv. agg. al signor Mina Giovanni col ribasso del 16.55 per cento. Cauzione L. 500. Definitiva L. 1000.

Municipio di Siracusa (12 ottobre, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori di sterro e murari (esclusi i meccanismi) per la costruzione del serbatoio dell'acqua potabile sul piano dei Teracati, provv. agg. per L. 97,740.08 col ribasso del 21 per cento su lire 123,721.61, e quindi in grado di ventesimo, al signor Montalto Salvatore col ribasso di L. 4887 ed al signor Marotta Giuseppe col ribasso di L. 4979.86, e così per L. 92,760.22.

R. Prefettura di Firenze (12 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di consolidamento della strada nazionale n. 41 nella traversata della frana del Cigno fra i termini abbreviati militari 28 e 29, per L. 26,452.25. Consegna lavori 18 mesi. Documenti fino al 3 ottobre. Dep. provv. L. 1500. Cauz. decimo.

Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, Roma (13 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di legatura in servizio del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio ed a quello degli Affari Esleri, nel triennio 1904-1907, per L. 20,000. Cauz. L. 1000.

Municipio di Venezia (13 ottobre, ore 15, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di undici fabbricati ad uso case di abitazione da erigersi nel Sestiere di Cannaregio ai Gesuiti, per lire 386,442.95. Dep. provv. L. 39,000. Dep. spese L. 5500. Consegna lavori 31 dicembre 1905. Documenti fino al 10 ottobre.

R. Prefettura di Ravenna (14 ottobre, ore 10, termini abbrev.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ampliamento ed alla sistemazione della Darsena Baccarini sul canale Naviglio Corsini in Ravenna, per complessive L. 415,000. Dep. provvisorio L. 30,000. Cauz. decimo. Fatali, senza ulteriore avviso, 24 ottobre, ore 12. Documenti fino al 7 ottobre.

Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio (15 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di legatura in servizio del Ministero delle Finanze nel triennio 1904-1907, per L. 40,000. Cauz. L. 2000. Dep. provv. L. 1000.

R. Prefettura di Reggio Calabria (15 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di adattamento ed ampliamento del locale rustico demaniale sito nel porto di Reggio Calabria in prossimità della villa Genorse Zerbi per alloggio dei fanalisti, con locali accessori e per la sistemazione della scogliera del molo di ponente del porto anzidetto per renderlo atto agli impianti ferroviari per lo scarico delle merci, per complessive L. 21,459.99. Dep. provv. L. 1500. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 8 mesi. Documenti fino al 7 ottobre.

R. Prefettura di Parma (15 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo edificio per la R. Clinica chirurgica di Parma, per L. 184,270. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 6 ottobre, ore 16.

R. Prefettura di Napoli (15 ottobre, ore 10, termini abbreviati). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la manutenzione delle opere d'arte e scogliere dei porti di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Granatello, per il sessennio 1904-1910, per L. 196,650. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. decimo. Docum. fino all'8 ottobre.

Municipio di Castello Valtravaglia — Como (16 ottobre, ore 16). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un pubblico acquedotto, per L. 14,647.13. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 1500. Fatali 31 ottobre, ore 16.

Municipio di S. Felice Circeo — Roma (17 ottobre, ore 11, miglioramento di ventesimo). — Appalto della costruzione di un edificio scolastico in quel Comune, provvisoriamente aggiudicato al signor Bianchini Bernardo fu Bernardo per L. 14,800. Cauz. L. 800. Dep. L. 600.

R. Prefettura di Trapani (17 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di bonifica delle paludi dette Margi di Milo, presso la torre Sibiliana del Comune di Marsala, per L. 83,194.04. Deposito provv. L. 500. Cauz. decimo. Consegna lavori 24 mesi. Offerte fino al 16 ottobre. Docum. fino all'8 ottobre.

Municipio di Grottaminarda — Avellino (22 ottobre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori di condotta dell'acqua potabile dalla sorgente Pioppi, per L. 23,713.62. Dep. provv. L. 1500 e L. 500 per spese. Ultimazione lavori 10 mesi. Fatali 8 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Napoli (25 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione di una vasca di chiarificazione nel tratto del torrente Palomba, posto poco a valle della confluenza del torrente Crispi, compreso nella bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio, per L. 39,100. Dep. provv. L. 3000. Cauz. decimo. Dep. spese L. 1100. Consegna lavori mesi 6. Docum. fino al 15 ottobre.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzione d'Artiglieria di Napoli (14 ottobre, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 12,600 di rame in verghe sagomate (per corone di proietti di medio calibro), cioè del profilo H, kg. 10,000; id. I, kg. 2600, totale kg. 12,600, a L. 2,40, per lire 30,240. Cauz. L. 3024. Consegna 30 giorni.

— (15 ottobre, ore 14). — Fornitura di litantrace magro per caldaie e per forni a riscaldare e bollire, tonn. 200, a L. 38, L. 7600. Cauz. L. 760. Consegna 30 giorni.

— (17 ottobre, ore 14). — Fornitura di tonn. 150 di coke metalurgico a L. 50, L. 7500. Cauz. L. 750. Consegna 30 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Sett. 24	Ottobre 1
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
• • • • •	463	460.50
• • • • •	736.50	739.50
• • • • •	428.50	428.50
• • • • •	413	413
• • • • •	269	267
• • • • •	685	685
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
• • • • •	358.50	359
• • • • •	395	395
• • • • •	98	98
• • • • •	507.25	506.50
• • • • •	360	361
• • • • •	318.50	318.50
• • • • •	315	314.50
• • • • •	366	369
• • • • •	366	369
• • • • •	366	369
• • • • •	390	390
• • • • •	512	512
• • • • •	518	518
• • • • •	517	517
• • • • •	388.50	388.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dall'11 al 20 Settembre 1904. — 8ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media	4760 4760	4760 4760	" "	1065 1065	1065 1065	" "
Viaggiatori	2,245,255.00	2,114,462.00	+ 130,793.00	120,783.00	106,145.02	+ 14,637.98
Bagagli e cani	87,467.00	91,125.10	- 3,658.10	3,060.00	3,599.54	- 539.54
Merci a G.V. e P.V. acc.	419,962.00	386,281.21	+ 33,680.79	15,593.00	14,342.32	+ 1,250.68
Merci a P.V.	2,285,705.00	2,193,821.51	+ 91,883.49	94,238.00	86,658.23	+ 7,579.77
TOTALE .	5,038,389.00	4,785,689.82	+ 252,699.18	233,674.00	210,745.11	+ 22,928.89

Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1904.

Viaggiatori	15,582,126.00	14,743,997.51	+ 838,128.49	816,437.00	762,376.47	+ 54,060.53
Bagagli e cani	636,625.00	663,621.30	- 26,936.30	21,319.00	24,574.65	- 3,255.65
Merci a G.V. e P.V. acc.	3,157,474.00	3,055,056.90	+ 102,417.10	115,788.00	112,477.35	+ 3,310.65
Merci a P.V.	17,189,825.00	16,865,812.76	+ 324,012.24	736,785.00	714,206.91	+ 22,578.09
TOTALE .	36,566,050.00	35,328,488.47	+ 1,237,561.53	1,690,329.00	1,613,635.38	+ 76,693.62

Prodotto per chilometro.

della decade	1,058.48	1,005.40	+ 53.08	219.41	197.88	+ 21.53
riassuntivo	7,681.94	7,421.95	+ 259.99	1,587.16	1,515.15	+ 72.01

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-1905. — 7ª Decade — Dal 1° al 10 Settembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
1904	183,171	2,865	15,585	171,635	556	323,312	618	523
1903	121,809	2,444	15,339	150,762	911	291,765	618	472
Differenze nel 1904	+ 11,362	- 79	- 254	+ 20,873	- 355	+ 31,547	"	+ 51
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904-1905	820,988	18,289	136,055	1,090,912	11,965	2,078,209	618	3,363
1903-1904	774,529	15,890	127,538	1,024,318	13,375	1,955,650	618	3,164
Differenze nel 1904-1905	+ 46,459	+ 2,399	+ 8,517	+ 66,594	- 1,410	+ 122,559	"	+ 199

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	50,994	1,045	8,104	22,010	276	82,429	482	171
1903	44,078	1,077	7,861	21,554	290	74,360	482	454
Differenze nel 1904	+ 6,916	- 82	+ 243	+ 456	- 14	+ 8,069	"	+ 17
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1904.								
1904-1905	810,062	7,213	57,765	176,152	1,539	552,731	482	1,147
1903-1904	291,359	6,266	45,133	162,572	1,109	506,439	482	1,057
Differenze nel 1904-1905	+ 18,703	+ 947	+ 12,632	+ 13,580	+ 430	+ 46,292	"	+ 90

RETE DI MESSINA

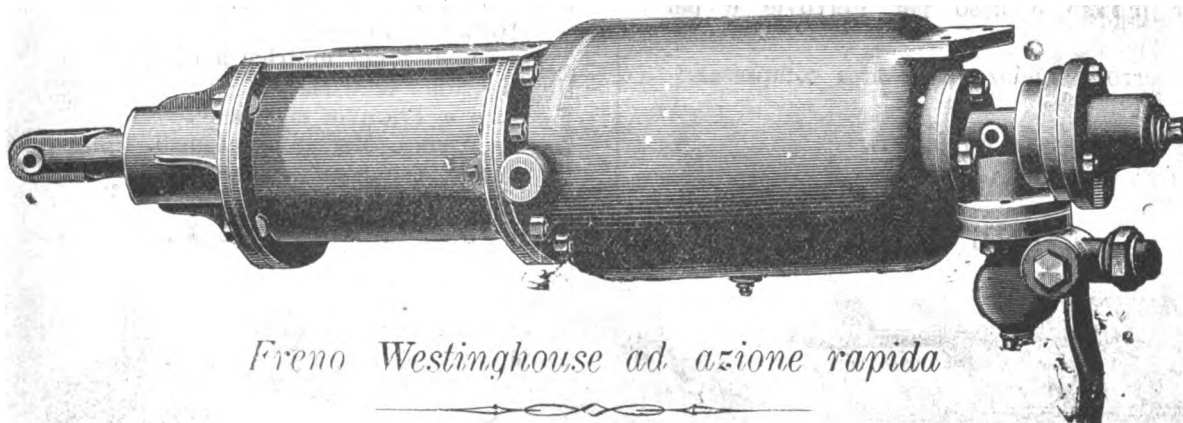
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	7,932	132	1,848	3,854	"	13,766	23	598
1903	4,326	142	1,272	3,231	"	8,971	23	390
Differenze nel 1904	+ 3,606	- 10	+ 576	+ 623	"	+ 4,795	"	+ 208
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1904.								
1904-1905	38,494	1,270	14,277	23,335	"	77,376	23	3,364
1903-1904	35,230	1,020	6,293	19,245	"	61,788	23	2,686
Differenze nel 1904-1905	+ 3,264	+ 250	+ 7,984	+ 4,090	"	+ 15,588	"	+ 378



COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. **350554**.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

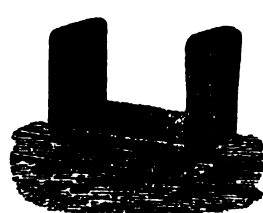
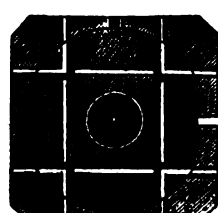
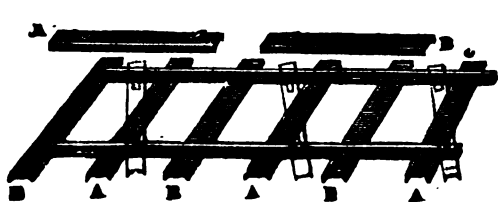
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Belloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (trefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato
e delle Reti ferroviarie Italiane.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pontoni Dir. gen. negri

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Tot.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettere raccomandate.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE — *La Relazione dell'on. Rubini sul progetto di legge per l'esercizio ferroviario di Stato (III).* — *Il personale ferroviario in Italia ed all'estero.* — *Durata e distribuzione del lavoro degli agenti e degli operai ferroviari (Cont. e fine).* — *L'aumento delle spese del personale della rete federale svizzera.* — *Circolazione sotterranea dei colli express a Chicago.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LA RELAZIONE DELL'ON. RUBINI

SUL

PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

III.

Desidererei di dire mille altre cose sui bilanci e sulle intrinseche cause che rendono l'esercizio di Stato fatalmente intricato e dispendioso, ma la necessità di essere breve mi fa passare senz'altro a parlare delle tariffe.

Tanto il Governo quanto la Commissione sono d'accordo nel dire che le tariffe ferroviarie dovranno essere semplificate, ma né l'uno né l'altra fissano i criteri direttivi sui quali si dovrà impennare questa semplificazione, e la ragione è che né l'uno né l'altra sono in grado di indicarli.

Forse parlerò altra volta di ciò: per ora mi limito a constatare che, non ostante la prescrizione della legge, si continuerà come per il passato a fare dei tentativi, senza riuscire a nulla di concreto, a nulla di organico.

Governo e Commissione sono pure d'accordo nell'ordinare la riforma generale delle tariffe, dando maggior sviluppo al principio della differenzialità coll'aumento delle distanze. Ma questi sono principii generali, che più o meno possono essere ammessi da tutti; il guaio è che nell'applicazione pratica ne possono venir fuori i più gravi e disastrosi errori.

Per ovviare a ciò, il Governo nel suo progetto seguiva i suggerimenti della Commissione Reale, e metteva la condizione che la riforma dovesse essere studiata in modo da non portare diminuzione al prodotto netto che ora va all'erario.

Evidentemente questa prescrizione indica che manca il concetto del progresso industriale. L'azienda ferroviaria, invece di produrre della tela, produce dei trasporti, ma come per tutte le altre industrie, il progresso dell'azienda ferroviaria sta nel diminuire il prezzo di costo della sua produzione.

Con la diminuzione del prezzo di costo ne viene come conseguenza la riduzione delle tariffe, la quale porta aumento di consumo, e ne viene anche aumento del prodotto

netto che va all'erario. Se questo non si verifica, si va all'artificio, ma non al progresso.

E bisogna anche aggiungere che in tutte le industrie non si può ottenere il progresso, ossia la diminuzione del prezzo di costo della produzione, senza l'investimento di nuovi capitali, e precisamente la stessa cosa avviene nelle ferrovie, per le quali non si può ottenere la diminuzione del prezzo di costo dei trasporti senza grandi spese di aumenti patrimoniali per nuovi impianti e nuove provviste di materiale.

Stabiliti questi principii, si vede che la vaga prescrizione posta dal Governo potrà forse valere per impedire il regresso, ma certamente non vale a determinare un progresso.

Ma che cosa dovrò dire della Commissione, la quale vuole levare questo freno, questo limite posto dal Governo? Evidentemente si sente che la Commissione ha subito il fascino delle teorie dell'on. Pantano, che si è fatto paladino della teoria delle tariffe politiche, spingendola fino all'assurdo delle tariffe a perdita, delle tariffe di penetrazione.

A me duole di dover ricordare all'on. Rubini che in altre occasioni egli si è dimostrato assai più saggio. Certamente seduce l'idea di far risparmiare ai viaggiatori e alle merci che viaggiano sulle ferrovie, ma bisogna rivoltare la medaglia, e guardare chi è che paga il risparmio che fanno i viaggiatori e le merci. Vi ha forse chi possa ammettere che sia cosa bella e giusta che coloro che non si servono delle ferrovie debbano pagare le spese di coloro che se ne servono? Vi ha forse chi possa dire che ciò sia progresso?

Sta bene che l'on. Rubini domandi nella sua relazione le circostanze attenuanti della ristrettezza del tempo e della vastità del problema, e tutti certamente sono pronti ad accordarle; ma da un uomo per suo il paese aveva diritto di pretendere che non si lasciasse allucinare dall'utopia delle tariffe politiche.

E' legge naturale che ogni industriale debba preoccuparsi per prima cosa del suo proprio interesse aumentando la sua rendita netta, e l'armonia che esiste in tutte le leggi naturali porta che ciò non possa avvenire senza che ne profittino, e in più vasta scala, i consumatori e gli operai

addetti alla produzione. Lo stesso deve essere per l'azienda ferroviaria, la quale deve avere per primo scopo di aumentare la rendita netta che va all'erario a beneficio dei contribuenti. Invertire e sconvolgere tutto ciò, e concedere alla cieca dei ribassi di tariffa senza far notare che ogni ribasso porta necessariamente l'investimento di nuovi e grossi capitali, e senza mettere bene in luce la grande ingiustizia che tutto l'enorme peso degli interessi del capitale d'impianto pesa sui contribuenti, è cosa che non si può ammettere.

Trovo giusto il concetto dell'on. Rubini che le tariffe non possano mai essere aumentate che per legge. La tariffa è un contratto bilaterale fra l'azienda ferroviaria ed il pubblico, e se si può presumere il consentimento del pubblico ad un ribasso, non si può assolutamente presumere ad un aumento, e non si può ragionevolmente acconsentire al Governo il « jus inperii » di aumentare le tariffe.

Trovo invece eccessive le prescrizioni per il servizio cumulativo e per gli allacciamenti; le ragioni che espone l'on. Rubini sono certamente buone, ma egli non accenna alle ragioni tecniche che spesso impediscono di fare ciò che si vorrebbe. E credo che sia molto meglio di lasciare un poco più di larghezza al criterio degli uomini, senza pretendere di stabilire tutto per legge.

Trovo empirici i criteri che si vogliono stabilire per dedurre il numero dei treni che si devono fare su ciascuna linea. Non è forse ridicolo il dire che due coppie di treni sono sufficienti per una linea che dà un prodotto chilometrico di L. 2999, ma che se avviene un aumento di una sola lira, bisogna immediatamente aumentare una coppia di treni giornalieri? Per una lira all'anno si dovrà fare una spesa giornaliera di 5 o 6 lire?

E' ragionevole e possibile lo stabilire con una legge generale un meccanismo di orologeria che scatta quando arriva quel momento preciso, e subito si aggiunge una coppia di treni, senza curarsi di vedere se sieno richiesti dalle popolazioni locali, se sieno remuneratori per l'azienda ferroviaria, se esista il materiale necessario per eseguirli?

E' la stessa cosa delle tariffe a perdita. Una coppia di treni in più è certamente cosa comoda per coloro che se ne servono, come è comodo per i commercianti di risparmiare sul nolo delle spedizioni. Ma quello che perde l'azienda ferroviaria per i treni inutili e per le merci trasportate a perdita, bisogna per forza che sia pagato da qualcuno, e questo qualcuno è il povero Pantalone, il povero contribuente italiano.

Ecco una delle ragioni per le quali ci dobbiamo spaventare del grande esperimento che si vuol tentare dell'esercizio di Stato, ed ecco quanto sia vana la speranza di avere un'amministrazione autonoma ed indipendente dalle influenze politiche. Lo stesso Governo e la stessa Commissione che preparano la legge fondamentale che dovrà essere l'usbergo per evitare le influenze politiche, le subiscono nell'atto stesso che studiano la legge e cospirano ai danni dei contribuenti.

Io mi appello alla lealtà dell'on. Rubini, e gli domando di dire se, essendo libero da ogni influenza parlamentare, si sarebbe inchinato alla follia dei treni inutili e delle tariffe a perdita. E se questa influenza viene subito da un uomo indipendente come l'on. Rubini, come non dovrà essere subito dal Consiglio d'Amministrazione e dal Direttore Generale, come non dovrà essere subito da ogni Ministro presente o futuro, che ha bisogno dei voti dei deputati?

E si noti bene che tutto l'artificio che ho notato non basta ancora. Bisognava, almeno in parte, contentare l'onorevole Pantano e coloro che dividono le sue idee. E la Commissione fa un'aggiunta apposita coll'art. 42, per dire che sulle linee che congiungono Roma con le parti lontane del Regno, potrà ancora essere aggiunta una coppia di treni in più di quelle già eccessive che sono dati dagli articoli precedenti. E poichè il proverbio dice che tutte le vie vanno a Roma, così con un poco di buona volontà da

parte del Ministro, e un poco di abilità degli interessati, la disposizione diverrà generale, e la coppia da aggiungersi sarà di treni diretti!

Ad una importante osservazione ci dà luogo l'art. 40, il quale, nel caso di controversie per inadempimento alle condizioni dei trasporti stabilisce che il pubblico non possa ottenere dal magistrato il rimborso delle spese di lite se non risulti che il danneggiato ha fatto prima il suo ricorso in via amministrativa, e senza che sieno trascorsi 60 giorni dalla data del ricorso.

La Commissione accetta tutto ciò, e solo vuole ridurre il tempo per la evasione del ricorso da 60 a 40 giorni.

Il principio che nelle liti davanti ai tribunali la parte vincitrice abbia diritto di ottenere il rimborso delle spese dalla parte soccombente, è stabilito da una legge generale, e se si crede che ciò debba essere riformato, è necessaria un'altra legge generale. Ma modificare una legge generale con un piccolo articolo di una legge speciale, e stabilire un'eccezione a favore dell'azienda ferroviaria di Stato, è cosa irregolare ed odiosa.

E quel benedetto commercio che si dice che si vuole aiutare, se si vede danneggiato da ritardi od avarie, dovrà attendere 60 o 40 giorni prima di sapere se deve rivolgersi ai tribunali per ottenere il rimborso dei danni sofferti!

Ma si deve ancora notare che la grande massa di questi ricorsi del commercio contro l'azienda ferroviaria è di piccola entità, e si verifica per spedizioni a tariffa speciale. E tutta questa massa di reclami dovrebbe essere liquidata immediatamente dall'impiegato che consegna la merce senza bisogno di stendere ricorsi.

E se proprio si vogliono questi ricorsi e fatti su carta bollata, perchè non devono bastare 10 o 15 giorni per ottenere una risposta?

Ma per compensare il commercio da questi danni, la legge con apposito capitolo istituisce un Consiglio Generale del Traffico, il quale viene a prendere il posto dell'attuale Consiglio delle Tariffe, ed ha per incarico di dare il suo parere a proposito di tutte le variazioni di tariffe e di studiare i bisogni dell'agricoltura, dell'industria e del commercio. E la Commissione vuole dare maggior vita a questo Consiglio coll'aumentare i membri di esso, e col disporre che i membri elettivi sieno in numero non minore della metà del totale.

Tutti gli istituti consultivi formati con grande numero di persone estranee le une alle altre, di cultura e di tendenze diverse, senza alcuna responsabilità, degenerano in accademie. E come è stata vana intieramente la vita di venti anni del Consiglio delle Tariffe, così sarà anche vana la vita del nuovo Consiglio del Traffico.

E, a mio giudizio, gli sforzi che fa la Commissione per dare estensione e vita a questo Consiglio, lo renderanno sempre più vano. Infatti le Commissioni locali che la Commissione istituisce presso ogni Direzione Compartimentale sono evidentemente troppo numerose, e non possono non essere discordi l'una dall'altra, e aumentare così la confusione e il discredito di tutta l'istituzione.

E tutto questo, si dice, non costa nulla, perchè tutti questi Consiglieri si crederanno onorati di prestare la loro opera gratuita, ma, ahimè! nulla è più caro di quello che in apparenza comparisce gratuito, e ciò fa precisamente al caso nostro.

(Continua).

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL PERSONALE FERROVIARIO IN ITALIA ED ALL'ESTERO

Dalla Relazione dell'on. Rubini sul progetto di ordinamento dell'esercizio ferroviario di Stato togliamo alcuni dati — assai interessanti, specialmente nel presente momento — relativi all'onere che il bilancio delle ferrovie sopporta per il personale.

Nel 1885, per l'esercizio di 9254 chilometri di strade ferrate, le Società disponevano complessivamente di 79,297 persone, delle quali 18,102 « giornalieri », che importavano la spesa di L. 91,214,800.

Nel 1901, per l'esercizio di 12,746 chilometri di ferrovia, le Società disponevano di 99,714 persone, delle quali 18,900 « giornalieri », sopportando una spesa di L. 129,171,195.

Laonde, nel periodo di sedici anni, ad un aumento di 3492 chilometri di ferrovia corrisponde un aumento di 20,417 impiegati, ossia, la rete si sviluppò nella ragione del 37.73 per cento; il ruolo organico del personale in quella del 25.65 per cento.

In rapporto allo sviluppo della rete si hanno queste percentuali:

Nel 1885: 8.58 impiegati per ogni chilometro di ferrovia.

Nel 1901: soli 7.82.

In Francia questo rapporto discende al 7.51; in Svizzera al 7.10; in Ungheria al 2.68.

Sale, invece, al 10.77 in Germania; al 10.78 in Austria e finalmente, al 12.24 nel Belgio.

Il personale delle tre reti principali, che importava la spesa di L. 91,314,800 nel 1885, sottraeva nel 1901 ai proventi ferroviari lordi L. 129,171,195.

Aumento assoluto: L. 37,856,395; aumento percentuale: 25.70.

Lo stipendio o salario medio, che nel 1888 era di lire 1151.50, saliva a L. 1295.50 nel 1901.

Per i provvedimenti del 1902 la spesa del personale è stata aumentata ancora di altre 8,800,000 lire, delle quali L. 3,651,000 sono a carico dello Stato, di guisa che lo stipendio o salario medio, aumentato di altre L. 88.15, saliva a L. 1385.65.

Cotesta media è superiore a quella austriaca (L. 1239.30), ed a quella svizzera (L. 1337.10); è inferiore, invece, a quella ungherese (L. 1485.70) ed a quella tedesca (lire 1629.30).

Ma, se si pone in confronto la spesa del personale con l'entrata lorda dell'esercizio ferroviario, si hanno queste medie per ogni milione di prodotto lordo:

Italia (1885)	L. 425,649
Italia (1904)	» 472,393
Austria	» 399,460
Germania	» 390,566
Svizzera	» 293,108
Ungheria	» 253,559

ossia la spesa percentuale delle ferrovie italiane per il loro personale è la più alta.

Abbiamo già detto che il personale ferroviario da 79,297 aumentò a 99,714 nel periodo di sedici anni.

È opportuno notare ancora che l'aumento si è verificato quasi totalmente nel personale di ruolo.

Infatti nel 1885 si avevano 61,495 impiegati di ruolo e 18,102 giornalieri. Nel 1904 i primi erano saliti ad 80,814 ed i secondi a 18,900, vale a dire che era avvenuto un aumento di 19,619 impiegati, mentre il numero dei giornalieri era cresciuto di soli 798.

L'on. Rubini, discorrendo delle condizioni del personale, osserva che « il numero degli agenti impiegati per ogni chilometro di estensione di rete è naturalmente molto variabile, essendo assai diversa l'intensità del traffico chilometrico; ma in rapporto appunto al traffico, nessuna rete è così riccamente provveduta di personale come le nostre, e le differenze sono, sotto questo rispetto, assai notevoli ».

Sulle ferrovie francesi si discende a poco più di 200 agenti e sulle ungheresi sino a 170 per ogni milione di prodotto. La Svizzera ne dispone all'incirca 219, la Germania di 240, il Belgio (rete di Stato) di 297.

Le ferrovie italiane impiegano da 341 a 342 agenti per ogni milione di traffico. Soltanto l'Austria non ci sta molto lontano con 322 agenti.

Ne viene che l'unità di traffico è, presso di noi, assai più aggravata, anche di spesa personale, in confronto dell'estero.

DURATA E DISTRIBUZIONE DEL LAVORO DEGLI AGENTI e DEGLI OPERAI FERROVIARI

(Cont. e fine — Vedi N. 39).

Orbene, i regolamenti tedeschi, austriaci ed olandesi hanno diversi punti di somiglianza; essi non contengono, infatti, formule assolutamente rigorose per il massimo della durata del lavoro quotidiano; prevedono invece, e taluni consigliano anche delle eccezioni alle regole generali, allorché si tratta di agenti occupati in posti secondari, pei quali si richieda un lavoro relativamente piccolo, sia fisico, sia intellettuale.

Il regolamento francese è sensibilmente più restrittivo.

Esso non differisce dai precedenti pel solo fatto che prescrive per la durata media del lavoro giornaliero e per quella massima un numero d'ore minore, ma anche perché non autorizza nessuna deroga alle regole generali, quando si tratti di agenti adibiti al servizio di linee secondarie o preposti a funzione di secondaria importanza.

Così, per esempio, i regolamenti francesi fissano in modo uniforme a 12 ore sulle 24 la durata massima del lavoro giornaliero per il personale di stazione e della via, ammettendo una sola eccezione pei capi delle piccole stazioni o fermate dove risiede un solo agente, e solo nel caso in cui le linee su cui sono situate non siano percorse da oltre sei treni giornalieri.

Le disposizioni in vigore in Germania stabiliscono che gli agenti il cui servizio esige un'attività non interrotta facciano in media otto ore al giorno, con un massimo di dieci ore. Questa formula, più liberale di quella del regolamento ministeriale, è largamente applicata in Francia.

Ma se il regolamento tedesco stabilisce in modo preciso che, condizioni particolarmente favorevoli siano concesse ai funzionari ed agenti delle grandi stazioni, dove il servizio è delicato e faticoso — il che è perfettamente logico e conforme agli interessi bene intesi dell'azienda ferroviaria — esso porta pur tuttavia la media del lavoro a 12 ore, con un massimo di 14, pei servizi nelle stazioni minori e prevede una durata del servizio di 14 ore, per gli agenti della manutenzione e sorveglianza lungo la linea. Esso autorizza persino il servizio di 16 ore per questi ultimi agenti, non che per quelli addetti alle stazioni minori, pei quali la giornata lavorativa è interrotta da lunghi periodi d'inazione.

I decreti italiani sembrano redatti su quelli francesi, ma le loro disposizioni sono più larghe e lasciano soprattutto maggior libertà alle Compagnie per regolare il servizio del personale viaggiante.

L'Inghilterra non ha regolamenti ufficiali, ma l'autorità governativa ha diritto di controllo sulle condizioni del lavoro degli operai ed agenti ferroviari e può fare ridurre quelle prestazioni che le paiano eccessive. Ciò costituisce in certo modo un principio di regolamento. Una simile formula, se non dà piena soddisfazione ai numerosi partigiani dell'intervento dello Stato in ogni cosa, è tuttavia stimata sufficiente dal relatore; essa permette infatti di richiamare all'ordine le Compagnie quando queste non ottemperino ai loro doveri verso il pubblico e verso i loro agenti, sino al punto di rendere eccessivo il lavoro di questi ultimi.

Gravi abusi da parte delle amministrazioni ferroviarie verso i loro agenti son forse da temere sino al punto da rendere necessario, nell'interesse supremo della sicurezza dell'esercizio, di regolare rigorosamente le condizioni del lavoro e del riposo? Ciò non è da crederci. Le amministrazioni hanno troppo vivo il desiderio di salvaguardare la loro responsabilità di fronte ai governi e all'opinione pubblica, per non evitare con ogni cura d'imporre ai loro agenti un lavoro che acceda le loro forze fisiche ed intellettuali. Guardando la questione anche da un punto di vista meno elevato, bisogna pur ammettere che mai un'amministrazione, che curi i propri interessi, sottoporrà i suoi agenti ad un lavoro così eccessivo da causare dolorosi e onerosi accidenti. Le formule spontaneamente adottate dalle Compagnie inglesi e da numerose Compagnie del Belgio, dell'Ungheria, della Spagna e della Danimarca, che non sono sottoposte a controlli o regolamenti governativi, provano appunto che non v'è bisogno di misure coercitive per indurre le amministrazioni ferroviarie a trattare con umanità i loro agenti.

La leggenda dell'eccessivo lavoro degli agenti ferroviari si è troppo facilmente accreditata presso il pubblico di alcuni paesi, in seguito ai clamori succeduti a qualche sinistro ferroviario. Alcuni governi se ne sono impressionati e hanno voluto calmare l'opinione pubblica bandendo leggi e regolamenti più o meno rigidi.

Se queste prescrizioni ufficiali, tuttavia, sono concepite logicamente, tenendo conto in eguale misura i bisogni reali del personale e le esigenze del servizio, esse non sono da temere da alcuno.

Da quanto precede risulta che un regolamento del lavoro da applicarsi agli agenti del servizio ferroviario, perchè risulti razionale, dovrà soddisfare a queste due condizioni principali:

1° pel personale viaggiante la durata del lavoro e del riposo quotidiano non può essere fissata identica per ogni giorno, ma è necessario stabilire una media, in base a un certo numero di giornate consecutive;

2° il regolamento non deve generalizzarsi troppo, nè stabilire principii troppo assoluti, in causa delle numerosissime specialità del servizio ferroviario.

Non bisogna, per esempio, dettare regole troppo rigide, che non permettano di proporzionare razionalmente la durata del servizio da eseguire con l'importanza del lavoro reale che questa durata comporta. In quest'ordine di idee conviene segnalare la tendenza irrazionale, che si manifesta in alcuni regolamenti, ove si considerano come lavoro effettivo anche i periodi d'inazione, che soventi s'intercalano negli orari di servizio di taluni agenti. Così pel personale viaggiante il tempo perduto nelle fermate è contato come lavoro per la sua totale durata, anche allorchè questa supera determinati limiti, mentre che per tutto o per parte di tali periodi di sosta alcuni agenti sono realmente in riposo. Si arriva così talvolta alla necessità d'interrompere il lavoro di tali agenti dopo un periodo di servizio, che non comprende, in realtà, che una somma di lavoro piccolissima, mentre il servizio potrebbe essere prolungato senza inconvenienti. Questo ostacolo all'utilizzazione razionale del personale è evidentemente tanto più accentuato quanto maggiore è l'intervallo di tempo al disotto del quale il periodo della fermata è considerato come lavoro.

Logicamente un regolamento sul lavoro non dovrebbe contenere delle clausole in virtù delle quali si sia obbligati a considerare come lavorativi i periodi di assoluta inattività, per quanto corti essi siano.

Nello stesso ordine d'idee è conveniente che la durata del lavoro del personale viaggiante coi treni sia maggiore di quello dei macchinisti e fuochisti, soggetti ad un lavoro più faticoso; così pure non si deve considerare alla stessa stregua il sotto-capo e il deviatore d'una grande stazione, sempre occupatissimi, col capo e la piccola squadra d'agenti di una piccola stazione, i quali, durante la giornata dispongono di numerosi periodi d'inazione.

Bisognerebbe sempre che le Direzioni, eventualmente d'accordo coi servizi di controllo governativi, avessero la facoltà di determinare la durata possibile delle prestazioni studiando sul posto le condizioni del lavoro. Converrebbe altresì che le amministrazioni fossero autorizzate a procedere nel modo che è consigliato dalle *istruzioni tedesche*, cioè « a studiare le condizioni del lavoro dei diversi agenti, onde determinare la giusta misura della prestazione da richiedersi a ciascuno ». « E' impossibile, aggiungono le stesse istruzioni, stabilire delle disposizioni generali, in causa delle numerosissime particolarità dei servizi ferroviari ».

Queste considerazioni confermano ancor più il relatore nella necessità di non proporre limiti troppo ristretti alle disposizioni regolamentari. L'alta autorità da cui esse emanano, dà loro d'altronde un grande valore, tanto più considerando che in Germania è lo Stato stesso che esercita le ferrovie. Si è là compreso che, se è necessario evitare l'eccesso di lavoro, è anche inutile e anzi nocivo voler andare all'estremo opposto nella via della riduzione del lavoro degli agenti ferroviari.

Anzitutto, ripetiamolo, è necessario, per la giustizia, che la durata del lavoro sia una funzione diretta degli sforzi materiali e intellettuali, senza di che alcuni agenti sarebbero favoriti in confronto di altri. Inoltre non bisogna che il personale ferroviario, generalmente ben remunerato, e in posizione stabile, invidiata, sia, di fronte all'operaio industriale, in una posizione privilegiata, anche dal punto di vista dell'importanza della prestazione fornita.

Regolamenti che fossero in opposizione coi principii ora formulati sarebbero disastrosi per le amministrazioni ferroviarie, poichè esse aumenterebbero la spesa pel personale in modo notevolissimo. Per riflesso il personale stesso e il pubblico soffrirebbero a loro volta per questo inutile aumento delle spese d'esercizio. Verosimilmente si avrebbe pel personale l'arresto del progressivo aumento dei salari, poichè diverrebbe impossibile qualunque aumento dal giorno in cui fosse decretato che le prestazioni devono essere sensibilmente ridotte e quindi il numero degli agenti notevolmente aumentato.

Per il pubblico si avrebbe l'arresto del miglioramento del servizio, e forse anche il principio di un aumento delle tariffe.

I governi che imponessero alle amministrazioni ferroviarie regolamenti di lavoro male intesi, aumentando inutilmente gli oneri delle Società, disconoscerebbero quindi ad un tempo l'interesse del pubblico e quello degli agenti stessi che essi vorrebbero tutelare.

L'AUMENTO DELLE SPESE DEL PERSONALE DELLA RETE FEDERALE SVIZZERA

Si legge nella *Gazzetta di Losanna*:

« Nei primi sette mesi del 1904 le Ferrovie Federali hanno trasportato 31 milioni invece di 27 milioni di viaggiatori nel 1903, cioè un aumento del 15 0/0, che si manifesta con un aumento di prodotto di 948.000 franchi.

« La riduzione della tariffa delle merci, entrata in vigore al 1° luglio, si manifesta con una diminuzione di prodotti di 217.000 franchi, mentre che il traffico è passato da 725.000 a 767.000 tonn.

« Questo aumento del traffico riduce da 173.000 a 131.000 tonnellate la diminuzione constatata finora nel trasporto delle merci. Il risultato finanziario di questo servizio è, del resto, soddisfacente, poichè accusa un aumento di prodotto di 557.000 franchi per i primi sette mesi.

« L'aumento totale dei prodotti per il periodo gennaio-luglio si trova ad essere di 1.185.000 franchi, inferiore di 1.400.000 franchi all'esercizio corrispondente del 1903.

La differenza proviene dall'aumento delle spese, che ammonta a 2,585.000 franchi, dal miglioramento dei salari e dall'assunzione di nuovi impiegati, assunzione resa necessaria dalla legge sulla durata del lavoro ».

Il *Giornale Svizzero delle Ferrovie*, organo del personale, non è contento, come è facile immaginare, dell'attitudine della *Gazzetta di Losanna* e del *Giornale di Ginevra*, che segnalano gli aumenti delle spese del personale come potenti divenire un pericolo per l'avvenire della Rete Federale Svizzera.

CIRCOLAZIONE SOTTERRANEA DEI COLLI EXPRESS

A CHICAGO

La Compagnia « Illinois Tunnel Co », prima « Illinois Telegraph et Telephon Co », ha costruito sotto le strade una rete importante di tunnels per il servizio delle sue condutture telegrafiche e telefoniche; questa rete comprendeva 24 chilometri al principio del 1903; ve ne erano 30 al principio di quest'anno. La Compagnia ebbe l'idea di unire a questa rete di piccoli tunnels, serventi soltanto all'utilizzazione dei cavi, un'altra rete passante sotto le arterie principali della città destinata alla circolazione dei treni elettrici per il servizio dei colli « express » fra le stazioni e certe grandi case di commercio, gli uffici postali e quelli di spedizione dei giornali.

Un percorso di esperimento di un chilometro e mezzo era terminato in principio dell'anno. I tunnels, a forma di ferro di cavallo, hanno m. 3,86 di larghezza, 4,27 di altezza. Il rivestimento in cemento ha sui fianchi ed in alto 45 centimetri, in basso 53,5 di spessore. La più forte pendenza ha 1,75 0/0; ma alle stazioni ove i tunnels salgono assai più alla superficie, essa raggiunge circa il 12 0/0. Le rotaie sono a mq. 15 al disotto del livello del suolo. Lo scartamento del binario è di 61 centimetri e si compone di rotaie pesanti 25 chilogrammi, 4 per metro. La corrente è comunicata alle locomotive elettriche da una terza rotaia intermedia.

Le locomotive rassomigliano alle locomotive delle miniere. Quella che ha servito sul percorso di esperimento contiene un motore di 75 cavalli, pesa tre tonnellate e può rimorchiare un treno di 2725 chilogrammi. La metà delle 150 locomotive necessarie all'esercizio, avranno queste dimensioni; le altre 75 saranno munite di un motore di 80 cavalli e peseranno 5 tonnellate. La corrente è presa dalla terza rotaia per mezzo di ruote dentate che posano sugli assi delle ruote e penetrano coi loro denti nei buchi quadrati del trave in ferro piatto.

Queste ruote servono in pari tempo da ruote motrici, siccome il peso delle locomotive dei lunghi treni, soprattutto nelle curve e nelle pendenze non basta per l'attrito, in questo modo si possono costruire delle locomotive più leggere. I vagoni per la circolazione delle merci devono avere una portata da 15 a 25 tonnellate. I più grandi pesano, vuoti, da 15 a 25 tonnellate; hanno m. 3,65 di lunghezza, 1,22 di larghezza e 1,52 di altezza. Rimane così ancora molto posto nei tunnels per la posa dei cavi, gli scambi e diramazioni per le quali giungono i vagoni che si scaricano negli ascensori delle diverse stazioni commerciali.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Trafo del Sempione.

Siamo autorizzati a smentire le notizie allarmanti, fantastiche e anche ridicole, messe in giro da corrispondenti male informati di giornali esteri, e che vennero riportate anche da parecchi giornali italiani, relative alle nuove difficoltà incontrate nel tunnel del Sempione.

Ecco come stanno le cose. Come i nostri lettori ricorderanno, l'attacco di Briga venne sospeso alla fine del mese di maggio, causa l'incontro di sorgenti termali, le quali, trovandosi nel tratto di galleria in contropendenza verso l'Italia, rendevano poco proficuo il lavoro di avanzamento. L'Impresa decise allora di continuare l'avanzamento dal solo attacco italiano. Questo difatti proseguì benissimo, con progressi di 6 sino a 7 metri al giorno sino al 6 del mese scorso, quando alla progressiva 9140, misurata a partire dal portale sud, scaturì una sorgente termale a 45°, e con un deflusso di circa 80 litri al minuto secondo. Si dovette naturalmente sospendere la perforazione meccanica nel tunnel I e subito fare i preparativi per convogliare nel tunnel II le nuove acque incontrate, e nello stesso tempo collocare nel tunnel II una condotta d'acqua refrigerante per rinfrescare il tunnel I, ove l'aria, resa calda ed umida dall'acqua termale, rendeva penoso il lavoro agli operai. Per sollecitare detti lavori si sospesero quelli del tunnel I, e si misero tutti gli operai nel tunnel II, ove si ha una corrente d'aria fresca e pura. Contemporaneamente si avanzò col tunnel II sino quasi alla sorgente, e si aprì una galleria trasversale di comunicazione tra i due tunnels, un po' a valle della sorgente termale, sia per rinfrescare il tunnel I, sia per convogliare le acque nella cunetta del tunnel II. Tutti questi lavori non si improvvisano e richiedono un certo tempo. Essi sono oramai terminati, e così pure la condotta refrigerante arriverà fra pochi giorni sino all'avanzata.

Gli spruzzi d'acqua fredda nel tunnel I, ove si hanno le massime temperature (35°), cominciano a funzionare con ottimi risultati, per modo che l'Impresa potrà, verso la metà del mese, riprendere sia i lavori di perforazione all'avanzata, che quelli di allargamento e rivestimento nel tunnel I. La natura della roccia all'avanzata non è delle migliori, ma non così cattiva come venne detto. Con i consueti mezzi di puntellamento, cioè con quadri di legname senza soglia, si può avanzare. Fortunatamente la roccia *fangosa e che bolle*, come dicono certi giornali, non esiste al Sempione.

Le previsioni che si possono fare sono le seguenti: Se non s'incontreranno nuove sorgenti termali, l'incontro dei due attacchi potrà aver luogo in dicembre. Mancano solamente 245 metri, i quali, trovandosi in roccia calcarea, sebbene acquifera, non presenteranno difficoltà insormontabili.

Nessun operaio venne dall'Impresa licenziato; molti se ne andarono, attratti da nuovi lavori, perchè sapevano che l'Impresa, terminata la perforazione meccanica dopo l'incontro dei due attacchi, avrebbe avuto del personale di troppo. L'Impresa ha ridotto le ore di lavoro da 8 a 4: a quegli operai che lavorano nei cantieri più caldi. L'Impresa non ha mai esagerato le difficoltà incontrate e felicemente superate sino ad oggi, e la stessa condotta terrà sino al termine dei lavori. E' sleale parlare quindi di esa-

gerazioni prezzolate, come venne pubblicato da un giornale milanese.

Ci auguriamo di poter nel prossimo numero dare ai nostri lettori la buona notizia che i lavori vennero ripresi anche all'avanzata del tunnel I.

Onere allo Stato dalle tariffe eccezionali.

Siamo informati che l'onere derivato allo Stato sotto forma di reintegri per prodotti e relative tasse erariali in dipendenza dei trasporti eseguiti col regime delle tariffe eccezionali, di cui ai Regi Decreti 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903, durante il periodo trascorso dalla loro attuazione fino al 30 giugno 1904, ammonta a L. 4,795,000 in cifra tonda, dovute alle varie Amministrazioni ferroviarie nella misura seguente: Rete Mediterranea lire 1,537,000; Rete Adriatica L. 2,915,000; Rete Sicula L. 280,000; Reti minori, cioè: Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, Società delle Ferrovie Secondarie della Sardegna e Ferrovia Sicula Occidentale, L. 63,000.

Ritenuto che allorquando si istituirono le tariffe eccezionali n. 404 B e 430 a favore dei *vini comuni* della Sicilia, si intese in realtà di comprendere sotto la denominazione generica di *vini comuni* anche i *mosti* filtrati o non, ammessi a fruire della tariffa speciale interna sicula n. 104, serie C, dalla quale vennero ricavate le tariffe eccezionali predette, i Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, con loro recente Decreto, hanno disposto che nelle intestazioni delle tariffe eccezionali a piccola velocità n. 404, serie B, e 430 della Rete Sicula, relative ai trasporti di *vini comuni*, siano aggiunte le parole « e mosto ».

Linea Ravenna-Castelbolognese.

(Servizio economico).

Ci informano da Ravenna che quella Camera di Commercio ed Arti, in relazione al desiderio vivissimo espresso dal ceto commerciale della provincia di Ravenna, ha rinnovate le sue più vive raccomandazioni al Governo affinché voglia disporre, d'accordo colla Società esercente la Rete Adriatica, che sia applicato il servizio economico anche sulla ferrovia da Ravenna a Castelbolognese, la quale troverebbesi appunto nelle condizioni volute dalla legge del 9 giugno 1901, n. 220.

A proposito di questa questione, sappiamo che nel 1901 venne studiata dal Governo e dalla Società esercente la possibilità dell'esercizio economico sulla linea della quale si tratta; ma si è dovuto constatare che i tre transiti che la linea stessa possiede, di Ravenna, Lugo e Castelbolognese, costituivano una seria difficoltà a motivo del gran numero di rispedizioni che si sarebbero dovute fare con pregiudizio del regolare andamento del traffico.

Questa difficoltà ora non sussisterebbe però più, dopo il provvedimento adottato di limitare il servizio economico ai soli viaggiatori; motivo per cui la predetta Camera nutre lusinga che i suoi desideri possano essere appagati con sollecitudine.

Il servizio economico nel 1903

sulle linee comprese nella Rete Mediterranea.

Le linee esercitate a sistema economico comprese nella Rete Mediterranea, durante il 1903, erano due, cioè: Sparanise-Gaeta e Avellino-Rocchetta-Sant'Antonio. L'attuazione del servizio economico ebbe luogo il 1° aprile per la prima di dette linee, ed il 1° agosto per la seconda.

Dal prospetto di confronto dei proventi dello Stato col

servizio economico nell'anno 1903 (dal 1° aprile al 31 dicembre) e di quelli dell'anno precedente (periodi corrispondenti) col servizio normale, si rileva quanto appresso:

Proventi dello Stato col servizio normale:

Imposta del 16 0/0	L.	28,015.90
Bollo	»	4,607.45

Totale . . . L. 32,623.35

Proventi dello Stato col servizio economico:

Imposta del 4 0/0	L.	8,092.51
Quota di maggiore prodotto	»	13,606.77

Totale . . . L. 21,699.28

Differenza proventi—meno . . L. 10,924.07

Sulla linea Sparanise-Gaeta la quantità dei biglietti venduti ed i relativi prodotti netti per il periodo di nove mesi (dal 1° aprile al 31 dicembre 1902) con servizio normale, in confronto coi dati corrispondenti con servizio economico per il periodo di nove mesi (1° aprile-31 dicembre 1903), risultano come segue:

Biglietti venduti:

Esercizio normale 1902	N.	50,532
Esercizio economico 1903	»	104,497

Aumento . . . N. 53,965

Prodotti definitivi al netto d'imposta e bollo:

Esercizio normale 1902	L.	93,772.80
Esercizio economico 1903	»	111,011.64

Aumento . . . L. 17,238.84

Gli identici dati per la linea Avellino-Rocchetta-Sant'Antonio riferiti al periodo di cinque mesi, e cioè dal 1° agosto al 31 dicembre, sono i seguenti:

Biglietti venduti:

Esercizio normale 1902	N.	41,617
Esercizio economico 1903	»	106,109

Aumento . . . N. 64,492

Prodotti definitivi al netto d'imposta e bollo:

Esercizio normale 1902	L.	81,326.65
Esercizio economico 1903	»	91,301.54

Aumento . . . L. 9,974.89

Nuova corrispondenza diretta ferroviaria.

Riferiamo la seguente dettagliata notizia, pubblicata dai giornali esteri, la quale completa l'informazione inserita nel precedente nostro foglio.

Le Ferrovie francesi dell'Est informano che col 1° ottobre corr. vennero apportate le seguenti migliorie nei servizi diretti tra la Francia e l'Inghilterra colla Svizzerà, l'Austria e l'Italia, via Basilea e Gottardo.

Un treno direttissimo parte da Milano alle 2.30 pom., dopo aver preso la coincidenza dei treni partiti: da Roma la sera prima alle 11.10 pomerid., da Firenze alle 6.10 ant. e da Venezia alle 8.20 ant. Questo treno passa da Lugano alle 4.21 pom. e da Lucerna alle 8.57 pom. e coincide a Basilea col treno direttissimo notturno che arriva a Parigi alle 7.40 ant. e col servizio rapido per Londra, via Laon-Boulogne (arriva a Londra alle ore 3.45 pom.).

Inoltre un nuovo treno rapido, che parte da Basilea alle 4.38 pom., arriva a Parigi alle 11.35 pom. Prende a Basilea le coincidenze dei treni partiti da Milano alle 7.10 ant., da Lugano alle 0.16 ant., da Vienna il giorno

prima alle 8 di sera, da Innsbruck alle 7 ant., da S. Moritz alle 6 ant., da Coira alle 10.08 ant., da Zurigo alle 2.25 pom., da Lucerna alle 2.01 pom., da Berna all'1.40 pom. Detto treno conduce una vettura diretta da Vienna a Parigi e vi sarà il vagone-ristorante sul percorso Vesoul-Parigi.

Nel senso da Parigi a Basilea, il treno espresso con tutte le classi, che lascia Parigi alle 9.09 ant. e che riceve a Chalindrey la coincidenza d'un treno espresso veniente da Lille, Cambrai, Laon, Reims e Chalons, sarà prolungato direttamente sino a Basilea, ove arriverà alle 8.30 pom. e troverà coincidenza cogli espressi della sera verso Berna, Zurigo, Lucerna, Lugano, Milano, ecc.

Con ciò resta stabilita una nuova e rapida comunicazione di giorno, di ogni classe, fra la Svizzera e l'Italia in partenza da Parigi, dal Nord e dalla Champagne.

Ferrovia Monza-Besana-Oggiono.

Un R. Decreto pubblicato in questi giorni approva, con alcune modificazioni, lo Statuto del Consorzio costituitosi fra i Comuni interessati ad ottenere la concessione della ferrovia Monza-Besana-Molteno-Oggiono, e deliberato dall'assemblea generale dei rappresentanti il 6 aprile 1902.

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 agosto 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 agosto 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 27,144,711 contro L. 26,171,876 nel periodo corrispondente dell'anno scorso, con un aumento quindi di L. 972,835.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 6,919,755.

Per la *Rete secondaria* L. 1,259,903, contro 1,206,426 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 53,477.

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 23,699,488 contro L. 22,522,520, nel corrispondente periodo dell'esercizio 1903-904. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 1,176,968.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 6,065,803.

Per la *Rete secondaria* L. 2,067,698 contro L. 1,981,331 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 86,367.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 1,694,328 contro L. 1,653,527 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1903-904, con un aumento di L. 40,801.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 29,245.

Per la *Rete secondaria* L. 461,149 contro 427,935 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 33,214.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 3,240,000.

Da tali cifre per i due primi mesi dell'esercizio finanziario 1904-905 risulta un maggior prodotto di lire 2,363,662. per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

Ferrovie dell'Adriatico.

(Lavori alla stazione di Brindisi).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione la convenzione stipulata col Municipio di Brindisi per regolare il suo concorso nella spesa occorrente per chiudere, con vetrate in ferro, il porticato verso il piazzale esterno e per il collocamento di un orologio sulla fronte pure esterna del fabbricato viaggiatori della stazione di Brindisi Superiore.

Personale del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con recenti decreti del Ministro dei Lavori Pubblici venne disposto quanto segue:

1) Il comm. Raffaele Cintio ed il cav. Pasquale Leonardelli cessano di far parte della Commissione Centrale per i porti, spiagge e fari, ed in loro vece sono nominati i signori cav. Ignazio Inglese, Ispettore del Genio Civile, ed il Capitano di Vascello Giovanni Boet, Direttore dell'Istituto Idrografico della R. Marina;

2) Il signor comm. Enrico Verdinois, Ispettore Superiore del Genio Civile, è nominato membro del Comitato Amministratore della Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali, in sostituzione del signor comm. Giovanni Di Gregorio.

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici sono stati adottati, mediante Decreti Reali, i seguenti provvedimenti:

1) Sono state iscritte nell'elenco delle provinciali di Caltanissetta le strade comunali di Butera-Stazione ferroviaria omonima e Favarella-Caltanissetta;

2) Sono state iscritte nell'elenco delle provinciali di Porto Maurizio le seguenti strade comunali: dall'abitato di Perinaldo alla provinciale litoranea; dall'abitato Rezzo alla nazionale Oneglia-Piemonte; da Linguiglietta a San Lorenzo, con diramazione a Cipressa; dal chilometro 37 della nazionale Oneglia-Piemonte alla nazionale stessa tra i chilometri 29 e 30;

3) Sono state classificate in terza categoria le opere idrauliche di sistemazione dei torrenti Urana e Soima, in provincia di Udine, nonché quelle eventuali di sistemazione montana, che all'atto dello studio del progetto definitivo delle opere predette si rendessero necessarie;

4) Sono state dichiarate di pubblica utilità, in aggiunta ed a modificazione del piano regolatore e di ampliamento della città di Roma, le seguenti opere: a) l'allargamento a 20 metri della via del Tritone da piazza Barberini alla via Due Macelli, e l'ampliamento della via dei Serviti e della via in prosecuzione della via Due Macelli fino al traforo sotto il Quirinale; b) le maggiori espropriazioni allo sbocco della via dal Ponte Umberto I al Circo Agonale, necessarie per costruire un edificio con portici, che non alteri la forma di quella piazza; c) la sistemazione dell'intero quartiere di Torre di Norcia;

5) E' stato prorogato di otto mesi, e cioè fino a tutto il 23 marzo 1905, il termine per il compimento delle espropriazioni e dei lavori, assegnato con R. Decreto 23 luglio 1903 alla Società Mandamentale del Tiro a segno di Marsala pel compimento del suo poligono.

Le terze classi nei treni diretti.

In seguito a disposizioni del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, il servizio di terza classe, che già si

applica a circa la metà dei treni diretti, sarà esteso col prossimo orario invernale ai seguenti treni diretti:

Al diretto 1, che muove da Torino alle 15, su tutto il percorso da Torino a Roma ed al coincidente diretto 61, Milano-Genova, in partenza alle 15.30, pei viaggiatori che vanno oltre Pisa.

Al diretto 97, Alessandria-Piacenza, che muove da Alessandria alle 21.50 senza limitazione di percorrenza, escludendo soltanto le comitive viaggianti a tariffa ridotta.

Sarà prolungato sino ad Alessandria il servizio di terza classe, che il diretto 35, in partenza da Milano alle 7.35, effettua presentemente fino a Mortara; e si avrà così anche una comunicazione per la terza classe fra Luino ed Alessandria.

Il diretto 13, Torino-Milano, in partenza alle 8.50, farà servizio di terza classe per i viaggiatori con biglietto di andata e ritorno, a serie, ecc.

Nel diretto serale 91, Roma-Napoli, verranno ammessi i viaggiatori di terza classe a tariffa intera in partenza dalle stazioni di fermata del treno stesso comprese nel tratto Ceprano-Napoli, per Napoli ed oltre.

Sarà esteso il servizio di terza classe anche al diretto 92, in partenza da Napoli per Roma alle 19.

Col diretto 1, in partenza da Napoli per Potenza alle 14.35, e col 4, che muove da Potenza alle 9.19 per Napoli, vi sarà il servizio di terza classe.

L'estensione del servizio di terza classe nei treni diretti continua a formare oggetto di premuroso studio per parte del Governo.

><

I biglietti d'andata e ritorno.

In un precedente numero del *Monitore* abbiamo accennato ad un voto espresso dalla Camera di Commercio di Udine in ordine al servizio dei biglietti d'andata e ritorno, e cioè che l'Amministrazione ferroviaria provveda affinché tutte le stazioni siano munite di biglietti d'andata e ritorno per qualunque destinazione, compresa fra le due stazioni capo-linea; che i biglietti d'andata e ritorno per lunghi percorsi abbiano la durata proporzionale alla distanza in conformità delle vigenti tariffe; che siano autorizzate tutte le stazioni a rilasciare biglietti d'andata e ritorno per qualunque destinazione a lungo percorso.

Il voto anzidetto, al quale si sono volentiersamente associate parecchie delle più importanti Camere di Commercio del Regno, richiederebbe radicali innovazioni nel servizio dei biglietti d'andata e ritorno, ai quali si vorrebbe dare una più grande estensione, sino a togliere qualsiasi limitazione. E pertanto le Amministrazioni ferroviarie, ritenute che i provvedimenti richiesti esorbitano dall'art. 25 delle tariffe, vi si sono dichiarate contrarie, e considerato che è imminente la cessazione dei contratti d'esercizio vigenti, trovano non essere il caso di adottare riforme così radicali nella tariffa dei biglietti d'andata e ritorno.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

In recenti adunanze il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha trattato, fra gli altri, i seguenti oggetti:

Domanda del Consorzio idraulico del quarto circondario di Ferrara per abbassamento di soglie di chiaviche per derivazione d'acqua dal Po di Prinaro (Ferrara);

Domanda e concessione per sussidio alla bonifica di un fondo in Poggioreale, nelle paludi di Napoli;

Domanda del Comitato di bonifica dell'Agro Mantovano-Reggiano per costruire una rampa e una banchina in destra di Po, per l'impianto di un binario (Mantova);

Ampliamento del ponte Caracciolo e manutenzione delle opere d'arte e moli nel porto di Genova durante un anno;

Domanda del Comune di Portese di sussidio per la sistemazione del porto-canale sul lago di Garda (Brescia);

Progetto modificato per la bonifica delle paludi di Capofeto e Sicono (Trapani);

Progetto di variante ai lavori della bonifica della Valle del Crati e del Basento (Cosenza);

Domanda per costituzione di un Consorzio per la bonifica dei terreni compresi tra il canale dei Cuori ed il fiume Gorzone (Venezia);

Domanda della Società Ferrovie Adriatiche per costruzione di opere sul canalino alimentatore della darsena del naviglio di Modena;

Domanda di dichiarazione di pubblica utilità per l'acquedotto di Campofranco (Caltanissetta);

Domanda del Comune di Gragnano per la dichiarazione di pubblica utilità dell'acquedotto (Napoli);

Domanda del Comune di Lugagnano per autorizzazione di costruire una passerella pedonale sul torrente Chiavenna (Piacenza).

><

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in recente adunanza, ha dato parere sui seguenti affari:

Sussidio dello Stato nella spesa occorrente per i lavori di espurgo del fiumicello Musen Pecchio (Padova);

Lavori di sistemazione del fiume Livenza (Treviso);

Lavori suppletivi per la costruzione del primo tratto del terzo tronco della strada provinciale n. 25 (Ascoli Piceno);

Costruzione del primo tronco del canale allacciante Palocco, bonifica di Ostia (Roma);

Bonifica degli stagni ed acquitrini e sistemazione definitiva del canale emissario del lago Grande, bonifica del lago Telesine (Benevento).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti da approvare).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i seguenti contratti:

Ditta Ferdinando Pellegrini, di Cecina, per l'esecuzione dei lavori necessari per dare sfogo attraverso la ferrovia Roma-Pisa, alle acque di piena fra le stazioni di Bolgheri e di Bibbona;

Ditta Luigi Albenga, di Incisa Belbo, per l'esecuzione dei lavori di ampliamento della stazione di Castelnuovo Belbo;

Ditta Carmelo Vigilante, di Reggio Calabria, per la sistemazione del vallone S. Rocco, al km. 425.688 della linea Taranto-Reggio;

Ditta Fedele Bittinelli, di Milano, per l'esecuzione dei lavori d'impianto di un nuovo binario di lancio, in stazione di Milano Porta Sempione.

(Gare provviste carrozze e bagagliai).

Presso la Rete Mediterranea, il 24 ed il 27 corrente, avranno luogo rispettivamente le gare internazionali e nazionali per la provvista di 140 carrozze e di 25 bagagliai-posta di tipo economico.

(Gara provvista di piattaforma girevole).

La Società Mediterranea ha indetta per il 3 novembre p. v. la gara per la fornitura di una piattaforma girevole del diametro di m. 18, a motore elettrico, destinata alla stazione di Domodossola.

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia fra i km. 412.100 e 412.150 della linea Ancona-Foggia, per L. 12.000.

Prolungamento del ponticello di m. 1 di luce al km. 139.310 della linea Orte-Falconara, per L. 830.

Costruzione di una scogliera a difesa del muro di sostegno a mare, fra i km. 147.418 e 147.537 della linea Bologna-Ancona, per L. 5650.

Costruzione di un muro di chiusura presso il passo a livello al km. 1317 della diramazione al Porto di Brindisi, per L. 1065.

Sostituzione di cancelli in ferro alle attuali sbarre girevoli ai passi a livello situati ai km. 164.857 e 190.010 della linea Pescara-Aquila, per L. 1390.

RETE MEDITERRANEA:

Trasformazione di un carro N da 18 tonnellate in carro campione da 25 tonnellate per la verifica di bilancie a bilico, da adibirsi nel porto di Genova, per L. 2935.

Costruzione di m. 50 di chiusura con stecconato rustico, fra le stazioni di Trappa e di Eca Nasago della linea Ceva-Ormea, per L. 250.

Impianto di una travata Eiffel per il secondo binario sul torrente Pora a Finalmarina, sulla linea Genova-Ventimiglia, per L. 3681.

Maggiori lavori di consolidamento del muro di controripa, a sinistra della trincea fra i km. 288.540-288.556 della linea Canello-Avellino, per L. 950.

> <

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento del dormitorio per il personale di macchina italiano nella stazione di Modane, per L. 14.500.

Impianto di fognatura privata nel vicolo dei Vecchi, di accesso al Palazzo ex Litta in Milano da via S. Giovanni sul muro, per L. 2450.

Trasformazione della bilancia del magazzino ex Economo, nella stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 1450.

Sostituzione del peso a bilico da 20 tonnellate, con altro da 30, ed impianto di una gru da 6 tonnellate, nella stazione di Rho, per L. 10.000.

Riparazione al rivestimento di alcune gallerie fra le stazioni di Brondola-Guinadi e di Losignano, sulla linea Parma-Spezia, per L. 5200.

Sistemazione degli appoggi del ponte in ferro della prima traversata del Taro, sulla linea Parma-Spezia, per L. 14.600.

Sistemazione di 6 travate in ghisa e rialzo della livelletta fra le stazioni di Torrita e di Rapolano, sulla linea Chiusi-Empoli, per L. 86.500, di cui L. 28.000 per i lavori da appaltarsi.

RETE ADRIATICA:

Costruzione di nuove nicchie nella galleria di Castellano, fra le stazioni di Varano e di Ancona, per L. 19.800, di cui L. 17.000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del servizio dei segnali a disco in alcune stazioni della linea Pescara-Aquila-Terni, per L. 5250.

Sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Cerignola Campagna, per L. 3300.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Seravalle, sulla linea Pistoia-Pisa, per L. 6150.

Impianto del terzo binario nella stazione di S. Pietro in Casale, sulla linea Bologna-Padova, per L. 36.000, di cui L. 16.800 per i lavori di terra e murari e provvista di ghiaia da appaltarsi.

Riparazione e sistemazione dei via-lotti Gemma, Prezza, Tarnia e Sagittario, sulla linea Roma-Sulmona, per lire 48.500, di cui L. 30.000 per i lavori da appaltarsi.

Sistemazione del rifornitore principale della stazione di Sulmona ed impianto di un nuovo serbatoio in cemento armato, per L. 12.350.

Prolungamento di m. 15, verso Foggia, della scogliera esistente a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Calore, al km. 88.780 della linea Foggia-Napoli, per L. 7400.

RETE SICULA:

Costruzione di un fosso di guardia, di una scivola e di una cunetta di piattaforma, fra i km. 279.265-279.588 della linea Messina-Siracusa, per L. 3900.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Torino, giudicando in materia di *acque pubbliche*, ha recentemente emessa sentenza colla quale si stabilisce che l'enunciazione dei beni di pubblico demanio contenuta nell'art. 427 del Codice Civile, non è tassativa e che essa si deve completare con la legge speciale dei lavori pubblici 20 marzo 1865. Quindi può essere demaniale anche un rivo colatore naturale, imperocchè, a provare la proprietà privata di un corso d'acqua, non vale il certificato catastale, il quale non fa fede in giudizio come titolo dominicale.

— La Corte d'Appello di Trani ha recentemente sentenziato quanto appresso in materia di *espropriazione per lavori di bonifica*: « Nei giudizi arbitrali per espropriazioni in materia di bonifica, non occorre atto di compromesso trattandosi di arbitrato proposto da legge speciale. L'eccezione d'incompetenza sollevata contro il Collegio arbitrale, perchè venga anzitutto deciso in sede competente se siano stati compresi nell'espropriazione alcuni diritti vantati dall'espropriato, non è vulnerata dalla decisione interlocutoria del Collegio, che ha disposto un accesso sopra luogo ».

— La Corte d'Appello di Napoli ha recentemente sentenziato quanto in appresso in materia di *Bonifiche*: « I danni prodotti dallo straripamento di un torrente, in cui furono immerse le acque di un lago prosciugato, devono essere risarciti dalla pubblica Amministrazione per la parte soltanto che senza l'esecuzione di quell'opera di bonifica non si sarebbe verificata. Nell'applicazione di un testo unico non eccede dalle facoltà delegategli il potere esecutivo, se rende applicabile a tutti i casi analoghi la disposizione d'indole generale contenuta in una delle leggi speciali da fondere nel testo unico. La nuova giurisdizione stabilita da una legge distrugge radicalmente l'antica, alla quale si sostituisce, e perciò si applica anche alle liti in corso, a meno che l'antica giurisdizione si sia già effettivamente esplicata, ciò che non si verifica quando furono compiuti atti puramente preparatori, come una perizia od una prova orale. »

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono state approvate le seguenti proposte delle Amministrazioni ferroviarie:

1) La concessione accordata alla Ditta Angelo Sala per trasporto di cotone greggi da Santa Limbania a Bergamo, ecc., è stata estesa anche agli invii per Chiari, Palazzolo e Capriolo, elevando il quantitativo minimo di impegno a 500 tonnellate;

2) La concessione accordata alla Ditta Friedenbergh per trasporti di granone è stata prorogata fino al 9 ottobre 1904;

3) È stato concesso alla Ditta Giuseppe Chiellini di effettuare i suoi trasporti di tronchi di pioppo da Guarda a Pisa coll'abbuono di una lira per tonnellata col vincolo di un traffico minimo di 1000 tonnellate dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905 e coll'obbligo di caricare i vagoni messi a disposizione per l'intera loro portata e di effettuare a propria cura e spese il carico e lo scarico dei tronchi verso abbuono delle corrispondenti quote;

4) È stata prorogata al 30 giugno 1905 la concessione accordata alla Ditta Fratelli Marzollo per trasporti di cotone sodi da Venezia a Gemona-Ospedaletto;

5) Venne rinnovata per il periodo dal 1° ottobre 1904 al 30 giugno 1905 la concessione accordata alla Ditta Francesco Piccinelli per trasporti di seta greggia e lavorata fra Bergamo e Milano, colla diminuzione a 2500 quintali del quantitativo minimo d'impegno;

6) È stato concesso alla Società Anonima Ing. L. Vogel l'abbuono di L. 0.98 a tonnellata, carico e scarico a sue spese, per i suoi trasporti da Bovisio a Mantova di almeno 2000 tonnellate di perfosfato, nel periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905, con obbligo di caricare nei vagoni un peso corrispondente alla rispettiva portata anche quando questa sia superiore alla portata richiesta;

7) Venne rinnovata per 15 mesi, con aumento proporzionale del quantitativo d'impegno da 200 a 250 tonnellate, la concessione accordata alla Ditta Ronchi per trasporto di merci varie;

8) La concessione accordata alla Ferriera del Galetto per trasporto di ferro greggio in lingotti e masselli è stata rinnovata sulle seguenti basi: periodo concessionale dal 1° ottobre 1904 al 30 giugno 1905; quantitativo minimo d'impegno 3000 tonn.; abbuono concessionale L. 1 a tonn. fino a 750 tonn.; L. 1.50 da 750 a 1500 tonn.; L. 2 per le quantità eccedenti le tonn. 1500;

9) La concessione accordata alla Ditta Schenker e Comp. di Vienna per trasporto di merci in genere, è stata rinnovata per il periodo dal 17 luglio 1904 al 30 giugno 1905, ferme restando le stesse condizioni, ma riducendo il quantitativo minimo a 1000 tonn.;

10) È stata prorogata al 31 ottobre 1904, con aumento proporzionale del quantitativo d'impegno, la concessione accordata alla Ditta Angelo Sala per trasporto di canapa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Venezia-Trento. — Nei giorni scorsi al Ministero dei Lavori Pubblici si tenne una riunione per questa linea ferroviaria di cui è riconosciuta l'importanza commerciale e nazionale.

Intervennero all'adunanza il Ministro dei Lavori Pubblici, il sindaco di Venezia conte Grimani e l'assessore avvocato cav. Sorger, il presidente della Deputazione provinciale comm. Penzo, i tre deputati di Venezia onorevoli Fradello, Manzato, Tecchio, l'on. Vendramini presidente del Comitato promotore ed una rappresentanza della ditta Ce-

saroni-Almagià subconcessionaria della costruzione e dell'esercizio della linea.

Si trattava di concretare il testo definitivo della convenzione sullo schema già allestito dal Ministero dei Lavori Pubblici, e fu facile l'accordo in proposito di alcune lievi modificazioni di dettaglio che il Comune e la Provincia di Venezia, concessionari della linea Mestre-Bassano-confine di Primolano, credettero di domandare.

Le rappresentanze di Venezia, a quanto ci consta, molto si lodano della sollecitudine e dell'interesse posto dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, e delle favorevoli disposizioni del Ministro del Tesoro, per questa antica e, fino a poco fa, tanto ostacolata aspirazione di Venezia che a quel porto, il secondo del Regno e in costante notevolissimo sviluppo, assicura finalmente la sua via naturale al Trentino ed al Brennero.

La convenzione sarà firmata entro brevi giorni. La linea Venezia-Trento sarà un fatto compiuto al più tardi entro tre anni.

Ferrovia Rovigo-Chioggia. — La *Gazzetta Ufficiale* del 1° corr. pubblica il R. Decreto n. 514 per l'applicazione, a titolo d'esperimento, dell'esercizio economico sulla linea ferroviaria Rovigo-Chioggia.

Ferrovia Castellammare-Sorrento. — Una Commissione composta dell'ing.-capo del Genio Civile, di un ingegnere del R. Ispettorato ferroviario, di un ingegnere delle cave e miniere e dell'ing.-capo prov. di Napoli il 1° corr. si è recata a visitare la costa sovrastante Meta, per riconoscere se esista o meno pericolo per la ferrovia elettrica Castellammare-Sorrento e ciò in ordine alla futura concessione di licenza d'esercizio da rilasciarsi dall'Autorità competente.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1904.* — Nella decade 21-30 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,668,374, con un aumento di L. 361,496.18 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1904 si ragguaglia a L. 43,924,753, presentando un aumento di L. 1,675,451.33 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1904.* — Nella decade 11-20 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 383,502, e presentano una diminuzione di L. 1523 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1904 ammontano a L. 3,091,818, con un aumento di L. 182,914 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Brescia-S. Eustachio-Cellatica-Gussago. — Il Comitato promotore costituitosi per questa tramvia ha ormai risolto le più gravi difficoltà e si può ritenere quasi assicurato l'impianto della linea per la prossima primavera. Infatti colla locale Società elettrica Porta e C. è stato stipulato il contratto per l'impianto e l'esercizio, che sarà fatto con un minimo di 12 corse di andata e 12 di ritorno mediante tariffe assai convenienti.

È a buon punto la sottoscrizione fra privati delle 40 mila lire che si ripartiranno il 10 0/0 dell'utile netto dell'esercizio e che insieme alle 60 mila già votate a fondo perduto dai Comuni di Gussago e di Cellatica formano il contributo di lire 100 mila, che ha reso possibile l'accordo colla Società Porta e C.

Tramvia Treviso-Venezia-Padova. — Il Comitato per le tramvie interprovinciali ha pubblicato il progetto e piano finanziario per la costruzione ed esercizio della prima linea da costruirsi.

Ecco alcune cifre e dati che togliamo dalla relazione:
 Il costo della tramvia a vapore a scartamento 0.75 Treviso-Noale-Mirano per km. 36 è di complessive L. 830,000.
 Il capitale occorrente per costituire la « Società Anonima » per la costruzione ed esercizio della Tramvia si formerà:

coi contributi delle Provincie e Comuni	L. 386,000
con concorso della Ditta assuntrice dell'impianto della linea e dei fornitori del materiale fisso e mobile a scelta del nominando Consiglio di amministrazione	» 244,000
con sottoscrizione privata	» 200,000
Totale	L. 830,000

Non vi saranno azioni privilegiate.

Preventivo di massima delle spese di impianto:

a) Materiale fisso:

Rotaie d'acciaio tipo Vignole, traversine ed accessori, scambi, binari di servizio e posa in opera (compreso l'adattamento della sede e l'inghiaiamento) L. 581,000

b) Materiale mobile:

Quattro locomotive da 11 tonn., 14 vetture di prima e seconda classe, 10 carri merci, portata 5 tonn. » 170,000

c) Fabbricati e telegrafo » 50,000

d) Diverse » 15,000

e) Riserva di cassa » 14,000

Totale L. 830,000

Vediamo ora l'esercizio:

Prodotti calcolati in L. 4000 annue al chilometro (fra viaggiatori, merci, ecc.), per 36 chilometri L. 144,000

Spese per l'esercizio L. 2500 al chilometro, moltiplicato per 36 » 90,000

Avanzo L. 54,000

Questi saranno sufficienti per coprire la quota di ammortamento del materiale, lasciando ancora agli azionisti, sul capitale di L. 444 mila, un interesse non inferiore al 6.75 0/0.

La sottoscrizione privata ha già raggiunta la non indifferente somma di L. 151,100 e non tarderà a colmare la cifra prefissa delle 200,000 lire, in azioni da L. 100, che renderà possibile la costruzione della linea Treviso-Quinto-Zero-Branco-Scorzè-Noale-Mirano-Marano.

e l'esercizio della Rete di questa Società da parte delle Ferrovie federali. Infine ha deciso di non entrare sul merito della domanda del Comitato d'iniziativa dei funzionari dell'antica Compagnia del Giura-Sempione, concernente domanda di gratificazioni.

Ferrovia transiberiana. — Il *Central News* riceve una interessante informazione sui perfezionamenti introdotti in questo mese sulla Transiberiana. Basta ricordare che il braccio di ferrovia che costeggia il lago Baikal non doveva essere ultimato che fra due anni per apprezzare il valore dell'opera del Ministro Kilkoff, che riuscì a completarlo in poco più di otto mesi. Certamente, una parte dell'opera, specialmente per ciò che riguarda i ponti numerosissimi, è provvisoria; e dovrà essere ripresa dopo la guerra.

La parte compiuta con buoni risultati, nonostante le immense difficoltà, fu quella dell'apertura dei *tunnels*, i quali si contano a dozzine, e per i quali riuscirono di immenso aiuto gli operai italiani.

Vi sono inoltre, fra gli Urali ed il Baikal, oltre centocinquanta scambi, lunghi parecchi chilometri; e la congiunzione della linea Transiberiana è stata riannodata con tre sistemi ferroviari europei. Ora si porrà mano al perfezionamento del tratto dal lago Baikal fino ad Harbin.

Ferrovie Cilene. — Il Governo cileno ha accordato la concessione di una linea ferroviaria a vapore o elettrica, che, partendo dal porto di Quintero, giungerà alle linee dello Stato, sia a Nogales, sia a Calero.

Un molo sarà costruito al porto di Quintero.

Ferrovie coloniali Portoghesi. — Il Governo portoghese ha autorizzato la costruzione di una ferrovia di 370 chilometri, da Beira a Senna, sul Zambese. Questa linea sarà prolungata ulteriormente fino al lago Nyasa.

Ferrovia del Dahomey. — In seguito alle difficoltà avvenute fra la Compagnia concessionaria e il servizio del Genio militare da una parte, e fra la Compagnia e l'Amministrazione coloniale circa la determinazione delle concessioni territoriali, una nuova convenzione è stata stipulata recentemente e fu sanzionata con un Decreto del 29 agosto 1904.

In virtù di questa convenzione la Compagnia concessionaria diviene intraprenditrice dei lavori di superstruttura della linea e conserva i suoi diritti all'esercizio nelle condizioni determinate dal contratto.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie federali svizzere. — Secondo il *budget* per l'esercizio delle Ferrovie federali pel 1905, approvato dal Consiglio d'Amministrazione, il Conto profitti e perdite si chiude con un eccedente nelle spese di fr. 2,088,400.

Nelle spese figurano fr. 6,240,500 per gli ammortamenti. Il *budget* delle costruzioni prevede delle spese ammontanti a fr. 48,346,535 di cui fr. 4,284,530 a carico del conto esercizio. Nelle spese generali figurano fr. 12,800,000 per il materiale rotabile; sei milioni per il tunnel del Sempione e fr. 2,400,000 per quello del Rycken. I diversi circondari partecipano alle spese come segue: 1° circondario fr. 9,000,000; 2° fr. 7,300,000; 3° fr. 5,200,000; 4° fr. 4,900,000.

— Il *budget* delle costruzioni delle Ferrovie federali pel 1905 prevede fr. 48,346,535 alla uscita.

Il Consiglio d'Amministrazione ha accordato un credito di fr. 486,500 per l'ingrandimento delle officine di Yverdon. Ha pure accordato un credito di fr. 1,850,000 per la costruzione del doppio binario sul tronco Aigle-San Maurizio e per l'ingrandimento delle stazioni d'Ollon e Bex.

Il Consiglio d'Amministrazione ha in seguito approvato la convenzione conclusa colla ferrovia Bière-Apples-Morges concernente l'utilizzazione comune della stazione di Morges

Notizie Diverse

I sistemi di freni tramviari. — Nessuna carrozza potrebbe essere messa in servizio se oltre agli organi che servono per comunicarle il movimento non avesse anche quelli che potessero rallentare od anche arrestare il medesimo. La necessità di questi ultimi organi è dovuta al fatto che, levando la forza motrice, non cessa il movimento, il quale ha luogo ancora durante un tempo che è quasi sempre maggiore di quello che sarebbe necessario per le esigenze del servizio e talvolta assolutamente indispensabile per evitare danni a persone e cose.

Tutti i sistemi di freni impiegati alle carrozze tramviarie hanno lo scopo di annullare o ridurre la forza viva delle vetture. Su questo argomento ha ora pubblicato uno studio sull'*Elettricista* l'ing. Domenico Spallicci. Egli ha esaminato i vari sistemi di freno distinguendoli in freni a ceppi, a pattini, elettrici, elettromagnetici, a contro corrente, ad aria compressa. L'autore per ciascuno di questi sistemi espone le caratteristiche tecniche rilevandone per ognuno i pregi ed i difetti e chiude il suo lavoro osservando che fino ad oggi non si può dichiarare quale sia il sistema migliore per fermare le vetture e richiama a tal proposito le deliberazioni prese nel recente congresso di Vienna, de quale a suo tempo tenemmo informati i lettori. L'ing

gnere Spallicci pone poi una sua osservazione personale relativa alle condizioni fisiche del guidatore che, secondo lui, non basta che sia sano di costituzione, senza difetti nè di vista nè di udito: egli reclama maggiore rigore nell'esame fisiologico del guidatore e vuole ch'esso sia praticato dopo molte ed ininterrotte corse di prova. Dovendo i freni, soggiunge, essere manovrati dall'uomo, essi non possono agire prontamente se questo, per cause fisiologiche delle quali è irresponsabile, ritarda a servirsene nel momento del bisogno immediato e assolutamente impreveduto.

La velocità dei treni in Germania. — Ad Heidelberg ebbe luogo una conferenza tra i rappresentanti delle ferrovie dello Stato di Prussia, Assia, Baviera, Baden e Württemberg. Furono presi accordi per l'istituzione dei servizi diretti a grande velocità. Fu deciso di portare al massimo la velocità delle corse al disopra di cento chilometri per i treni espressi, e di cinquanta per i treni omnibus. Fu decisa pure la soppressione dei segnali di partenza dei treni, quali i fischi e i suoni di campana e di trombette, perchè noiosi al pubblico.

La fabbricazione delle locomotive in Germania. — La Camera di Commercio di Cassel, nel suo Rapporto per il 1903 si fa eco delle osservazioni fornite dalla Casa Henschell e Figlio sull'industria della fabbricazione delle locomotive. Il secondo semestre del 1903 non è stato migliore dei due semestri dell'esercizio 1902-1903. Le ordinazioni dell'interno non bastavano per mantenere un esercizio normale, e le ordinazioni dall'estero non possono essere ottenute che a condizioni svantaggiose.

La concorrenza fra le diverse fabbriche tedesche è così forte che esse riescono appena a coprire le loro spese. Bisogna aggiungere che il prezzo delle materie prime rimane sempre elevato. L'esportazione diminuisce pure in presenza dei dazi più forti che gli Stati, che sono in relazione di affari colla Germania, si propongono di applicare sull'importazione delle locomotive.

Nel caso in cui il Governo germanico non riuscisse a scartare questa elevazione dei dazi, l'esportazione delle locomotive cesserebbe completamente, malgrado la buona fama delle costruzioni tedesche.

Il primo impianto in Europa per trasporto elettrico di forza a 40.000 volts. — La ben nota ditta Brown Boveri e C., di Baden, che ha recentemente assunto la direzione tecnica ed amministrativa del Tecnomasio Italiano Brown Boveri, di Milano, ha testè eseguito a Gromo, per conto della rispettabile ditta Crespi e C., di Milano, un impianto a 40.000 volts, per il trasporto a Nembro di 2000 HP. di forza, i quali vengono utilizzati nello stabilimento di filatura di cotone della succitata ditta.

La centrale comprende: 3 alternatori trifasi da 1000 HP. ciascuno, alla tensione di 4000 volts, direttamente accoppiati a turbina, alla velocità di 500 giri colla frequenza di 50 periodi al 1°; 2 eccitrici da 25 KW., a 800 giri, accoppiate direttamente a turbina; 3 trasformatori elevatori, della potenza di 850 KVA., che elevano la tensione da 4000 a 40.000 volts.

La linea, a 40.000 volts, ha la lunghezza di 32 chilometri e segue il corso del fiume Serio, partendo da Gromo per finire a Nembro, ove trovasi la stazione trasformatrice.

La stazione trasformatrice del Cottonificio comprende per ora 2 trasformatori trifasi da 500 KVA., che abbassa la tensione da 38.000 a 500 volts.

Già da due mesi funziona tale impianto, e dall'istante delle prove e messa in funzionamento, esso diede ottimi risultati, senza presentare il benchè minimo inconveniente nell'esercizio.

Il commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti. — La Camera di Commercio Italiana in Nuova York comunica i seguenti dati statistici ufficiali sull'andamento del commercio fra l'Italia e gli Stati Uniti:

L'importazione di prodotti italiani negli Stati Uniti, durante il mese di luglio 1904, è ammontata a doll. 2,269,609, mentre nel luglio 1903 era stata di dollari 2,640,519. L'importazione degli agrumi italiani è ammontata a dollari 479,000, mentre nello stesso mese del 1903 era ascisa a dollari 662,948.

L'importazione del formaggio dall'Italia è stata di dollari 99,615, mentre nello stesso mese dell'anno 1903 era ammontata a doll. 158,494. Il valore dei vini italiani importati nel luglio scorso è stato di doll. 48,516, mentre nel corrispondente mese dell'anno precedente era stato di doll. 53,549.

L'importazione della seta greggia è ascisa a doll. 608,400, mentre nel luglio del 1903 era stata di doll. 367,762. Il valore dello zolfo importato dall'Italia è stato di dollari 268,300, mentre nello stesso mese del 1903 era stato di doll. 267,733. L'esportazione degli Stati Uniti in Italia durante il mese di luglio dell'anno in corso è stata di dollari 1,631,000, mentre nello stesso mese del 1903 era stata di doll. 1,826,471. L'esportazione del cotone greggio è ammontata a doll. 511,100, mentre nello stesso mese del 1903 era stata di doll. 313,057.

L'esportazione dell'olio di cotone è ascisa a doll. 31,800, mentre nel luglio 1903 era stata di doll. 20,317. L'esportazione del petrolio è ascisa a doll. 167,000, mentre nello stesso mese del 1903 era stata di doll. 107,003. Nel mese di luglio sono entrati nei vari porti degli Stati Uniti 194,155 emigranti italiani.

I lavori di canalizzazione in Boemia. —

Quanto prima, grandi lavori di canalizzazione saranno iniziati in Boemia. Il programma verrà eseguito in un ventennio e comprende l'escavazione di un canale navigabile fra il Danubio e l'Oder; la costruzione di un secondo canale fra il Danubio e la Moldavia; di un terzo derivato dal primo fino a raggiungere il corso medio dell'Elba e di un quarto pure derivato dal canale fra il Danubio e l'Oder fino a raggiungere la Vistola.

Così sarà possibile trasportare le merci per la via acqua dal Mar Nero al Mar Baltico e al Mare del Nord. Per dare un'idea dell'importanza che il traffico lungo i fiumi ed i canali va assumendo, si rileva che durante il 1903 furono importate per la via dell'Elba e della Moldavia 515,250 tonnellate di merci in 4155 barche, mentre furono esportate tonn. 3,242,581 di merci con 9529 barche.

Inoltre anche la costruzione di un canale navigabile fra Trieste e Vienna è stata seriamente presa in considerazione.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Gorno — Bergamo (14 ottobre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di demolizione e ricostruzione della casa Parrocchiale in Gorno, per L. 670 le opere a corpo e L. 9830 le opere a misura. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Paduli — Benevento (15 ottobre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Paduli mena al confine del tenimento verso Buonalbergo presso il Vallone della Ferrara, provv. agg. al sig. Lignelli Giuseppe di Luigi da Buonalbergo, per L. 70,290.

Costruzione di nicchioni, arcate ed edicole al Cimitero Maggiore di Padova (15 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto della costruzione di nicchioni, arcate ed edicole al Cimitero Maggiore, per L. 147,300. Dep. provv. L. 14,700. Ultimaz. lavori 1° ottobre. Deposito spese L. 3000.

Municipio di Bogliasco — Genova (15 ottobre, ore 14, unico defn.). — Appalto dei lavori di fognature e provviste occorrenti, da eseguirsi nell'abitato di Bogliasco, per L. 23,151.09. Dep. provvisorio L. 400. Cauz. L. 2200.

Municipio di Massifscaglia — Ferrara (15 ottobre, ore 10, unico defn.). — Appalto dei lavori di sistemazione a breccia della strada comunale San Lorenzo-Caimbana, per L. 9900. Dep. provv. L. 900 e L. 400 per spese. Ultimaz. 150 giorni.

Municipio di Sansostene — Catanzaro (17 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del Cimitero Comunale, per L. 8297.79. Consegna lavori 14 mesi. Dep. provv. L. 415. Cauz. L. 830. Fatali da destinarsi.

Opera Pia Boschi di Subbiano — Arezzo (17 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione per la costruzione di un Ospedale in Subbiano, per L. 23,876.80. Dep. provv. L. 2387.68. Docum. fino al 14 ottobre. Fatali 3 nov., ore 12. Dep. provv. L. 450.

R. Prefettura di Caserta (17 ottobre, ore 10, migl. di vent.). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione edifici idrovori della casa di bonifica e del canale di scarico pel bonificamento Pantano di Sessa, provv. agg. al sig. Comella Vincenzo a Caserta, col ribasso del 12 0/0 su L. 135,990. Dep. provv. L. 7800. Cauzione decimo.

Municipio di Napoli (17 ottobre, ore 16). — Appalto dei lavori d'impianto di n. 50 fontanine animate dalle acque della Bolla, delle quali 12 in sezione Pendino, 14 in sezione Porto, 24 in sezione Mercato, oltre il restauro di quelle esistenti, per complessive lire 22,130.82. Dep. provv. L. 2300.

Municipio di Conco — Vicenza (19 ottobre, ore 11, miglior. di ventesimo). — Appalto della costruzione dei tronchi di strada detti di Fontanelle e Fratellanza provv. agg. al sig. Poli Giuseppe col ribasso del 10.30 0/0 su L. 13,000 e quindi per L. 11,661 pel tronco di Fontanelle e col ribasso del 9 0/0 su L. 5000 e cioè per L. 4550 pel tronco di Fratellanza. Dep. provv. L. 500 e L. 200.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Piacenza (19 ottobre, ore 10, definit.). — Appalto dei lavori di sistemazione dei lavori necessari a ricoverare in Piacenza materiali d'artiglieria per L. 9000. Cons. lav. 70 giorni. Cauz. decimo.

Municipio di Copparo — Ferrara (19 ottobre, ore 11, unico def.). — Appalto del lavoro di costruzione del nuovo fabbricato scolastico in Copparo, per L. 98,239.27. Dep. provv. L. 5000.

Municipio di Praduro e Sasso — Bologna (18 ottobre, ore 12, un. def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato scolastico da erigersi nella frazione di S. Leo, per L. 12,980.29. Dep. provv. L. 500. Cauz. L. 1200.

Direzione Genio Militare di Bologna (20 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione entro il recinto dello Stabilimento Militare di Casaralta in Bologna di due tettoie per ricovero di materiali diversi, per complessive L. 55,000. Cauz. L. 5500. Consegna lavori 80 giorni. Dep. spese L. 1500.

Municipio di Genova (20 ottobre, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada di raccordo fra piazza Tommaseo e la collina d'Albaro in esecuzione del piano regolatore di ampliamento su quella regione, per L. 300,000. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 30,000. Dep. spese L. 6500.

R. Prefettura di Messina (21 ottobre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di completamento della traversa Mandanici lungo il 3° tronco della provinciale n. 164, per L. 9269.20. Dep. provvisorio L. 500. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 4 mesi. Documenti fino al 13 ottobre.

Ufficio del Genio Militare di Fano (Pesaro) (22 ottobre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per un battaglione di fanteria e sistemazione del piazzale interno della nuova caserma in Fano, per L. 180,000. Ultimazione lavori 360 giorni. Documenti fino al 18 ottobre.

Direzione del Genio Militare di Ancona (22 ottobre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una caserma per un battaglione di fanteria e per la sistemazione del piazzale interno della nuova Caserma in Fano, per complessive L. 180,000. Cauz. L. 18,000.

R. Prefettura di Bologna (24 ottobre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di sistemazione delle infermerie esistenti e di costruzione di una nuova scuderia all'Istituto superiore di veterinaria in Bologna, per complessive lire 17,800. Consegna lavori 12 mesi. Documenti fino al 17 ottobre. Dep. provv. L. 2000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Reggio Calabria (26 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per un ulteriore ampliamento del porto di Reggio Calabria verso Levante, per lire 191,499.91. Consegna lavori 20 mesi. Documenti fino al 17 ottobre. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Napoli (27 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un alloggio pel fanalista nell'isola di Ventotene, per L. 9090. Documenti fino al 17 ottobre. Cauz. decimo. Dep. spese L. 400.

Municipio di Pistoia (31 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori murari e condutture metalliche occorrenti alla costruzione del nuovo mattatoio pel Comune di Pistoia, per complessive L. 217,454.29. Consegna lavori 360 giorni. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 20,000. Dep. spese L. 3000.

R. Prefettura di Napoli (3 novembre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle vasche, canali ed annesse opere d'arte della bonifica della pianura di Quarto nel bacino inferiore del Volturino in provincia di Napoli, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909, per complessive L. 73,000, dalle quali sarà da dedursi il canone annuo di L. 800 che l'impresa dovrà corrispondere in corrispettivo della concessione del fitto dei canali, vasche e loro pertinenze, ecc. Documenti fino al 22 ottobre. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 14,600. Dep. spese L. 1500.

APPALTI ALL'ESTERO.

Concessione tramviaria in Rumania. — Alle 16 del 17 p. v. novembre avrà luogo, presso la municipalità di Croiova (Rumania) l'appalto di una concessione per la costruzione e l'esercizio di una linea tramviaria nella città stessa. La concessione avrà la durata di cinquanta anni.

Per concorrere all'appalto si deve fare un deposito provvisorio di 5000 franchi.

Legname per l'Egitto. — L'amministrazione delle ferrovie di Stato egiziane riceve, fino al 18 ottobre corrente, offerte per la fornitura di legname per il periodo di 12 mesi dalla data del contratto. Le offerte devono essere indirizzate al presidente dell'amministrazione suddetta al Cairo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officine di Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (19 ottobre, ore 14, def.). — Fornitura di tonn. 50 di litanttrace grasso per fucine a L. 40, L. 2000. Cauz. L. 200. Consegna 30 giorni.

Id. id. (21 ottobre, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 1800 di piombo in lamiera (grossezza mm. 0.8) a L. 0.60, L. 1080. Cauz. L. 108. Consegna 30 giorni.

Id. id. (24 ottobre, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 145,000 di piombo in pani a L. 0.40, L. 58,000. Cauz. 5800. Consegna 30 giorni.

Direzione d'Artiglieria e Fabbrica d'armi di Torre Annunziata (28 ottobre, ore 13.30, def.). Fornitura di kg. 33,000 di piombo in pani a L. 0.45, L. 14,850. Cauz. L. 1485. Documenti fino al 28 ottobre.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Ottobre 1	Ottobre 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
• » Mediterranee	460.50	453
• » Meridionali	739.50	734
• » Pinerolo (1ª emiss.)	428.50	428.50
• » (2ª)	413	413
• » Secondarie Sarde	267	261
• » Sicule	685	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
• Sicule A. B. C. D.	359	358
• Cuneo 3 0/0	395	395
• Gottardo 3 1/2 %	98	98
• Mediterranee 4 0/0	506.50	505.50
• Meridionali	361	355.25
• Palermo-Marsala-Trapani	318.50	310
• 2ª emiss.	314.50	314
• Sarde, serie A.	369	363.50
• serie B.	369	363.50
• 1879	369	363.50
• Savona	390	390
• Secondarie Sarde	512	512
• Sicule 4 0/0 oro.	518	518
• Tirreno	517	517
• Vittorio Emanuele	388.50	382

(I. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 21 al 30 Settembre 1904. — 9ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1760	1760	"	1065	1065	"
Media	1760	1760	"	1065	1065	"
Viaggiatori	2,171,724.00	2,048,825.67	+ 122,898.33	106,510.00	102,533.54	+ 3,976.46
Bagagli e cani	92,966.00	94,350.15	- 1,384.15	3,672.00	3,721.20	- 49.20
Merci a G.V. e P.V. acc. .	593,934.00	574,097.25	+ 19,836.75	23,166.00	21,343.54	+ 1,822.46
Merci a P.V.	2,574,699.00	2,369,407.59	+ 205,291.41	101,703.00	92,898.88	+ 8,804.12
TOTALE .	5,433,323.00	5,086,680.66	+ 346,642.34	235,051.00	220,497.16	+ 14,553.84

Prodotti dal 1° Luglio al 30 Settembre 1904.

Viaggiatori	17,753,850.00	16,792,823.18	+ 961,026.82	922,947.00	864,910.01	+ 58,036.99
Bagagli e cani	729,591.00	757,971.45	- 28,380.45	24,991.00	28,295.85	- 3,304.85
Merci a G.V. e P.V. acc. .	3,751,408.00	3,629,154.15	+ 122,253.85	138,954.00	133,820.89	+ 5,133.11
Merci a P.V.	19,764,624.00	19,235,220.35	+ 529,303.65	838,488.00	807,105.79	+ 31,382.21
TOTALE .	41,990,373.00	40,415,169.13	+ 1,584,203.87	1,925,380.00	1,834,132.54	+ 91,247.46

Prodotto per chilometro.

della decade	1,141.45	1,068.63	+ 72.82	220.71	207.04	+ 13.67
riassuntivo	8,823.40	8,490.58	+ 332.82	1,807.87	1,722.19	+ 85.68

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-1905. — 8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	109,165	2,100	14,268	177,697	1,124	304,354	618	492
1903	116,733	2,269	16,198	162,667	473	298,340	618	488
Differenze nel 1904	- 7,568	- 169	- 1,930	+ 15,030	+ 651	+ 6,014	"	+ 9
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1904.								
1904-1905	930,153	20,389	150,823	1,268,609	13,089	2,382,563	618	3,855
1903-1904	891,263	18,159	143,736	1,186,985	13,848	2,253,991	618	3,647
Differenze nel 1904-1905	+ 38,890	+ 2,230	+ 6,087	+ 81,624	- 759	+ 128,572	"	+ 208

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,832	1,325	3,297	22,443	1,021	68,418	482	142
1903	41,877	1,038	5,868	25,101	129	74,013	482	154
Differenze nel 1904	- 1,045	+ 287	- 2,571	- 2,658	+ 892	- 5,595	"	+ 12
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1904.								
1904-1905	350,394	8,538	61,062	198,595	2,567	621,149	482	1,289
1903-1904	333,236	7,304	51,001	187,673	1,288	580,452	482	1,204
Differenze nel 1904-1905	+ 17,158	+ 1,234	+ 10,061	+ 10,922	+ 1,279	+ 40,697	"	+ 85

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	7,177	210	418	2,925	"	10,780	23	446
1903	8,693	188	872	2,994	"	12,672	23	551
Differenze nel 1904	- 1,446	+ 22	- 454	- 69	"	- 1,842	"	+ 105
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1904.								
1904-1905	45,671	1,480	14,695	26,260	"	88,106	23	3,831
1903-1904	43,854	1,203	7,165	22,239	"	74,461	23	3,237
Differenze nel 1904-1905	+ 1,817	+ 277	+ 7,530	+ 4,021	"	+ 13,645	"	+ 594

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.

Anno	Num. totale	mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310	mm. 340-350	mm. 400-450	mm. 485-490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

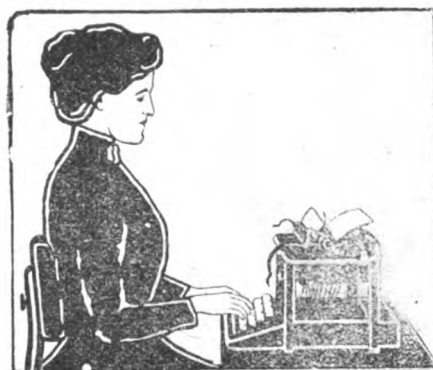
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonda) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

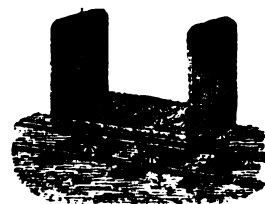
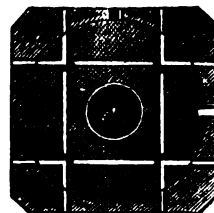
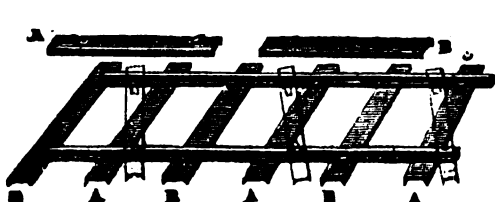
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

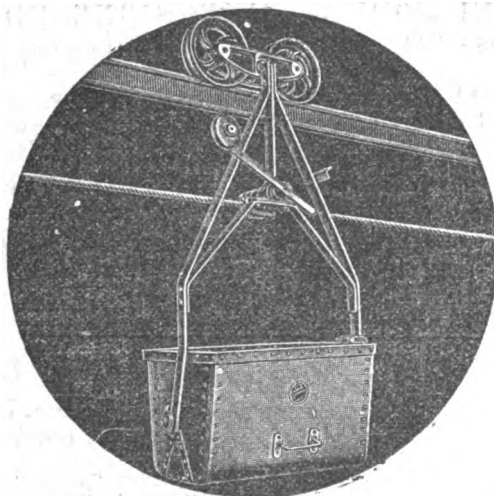


Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

INGEGNERI CERETTI E TANFANI

Uffici: Foro Bonaparte, 56 — MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI
Trasporti pensili per Stabilimenti.

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano.

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Palestro, 10 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi imputrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie Italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

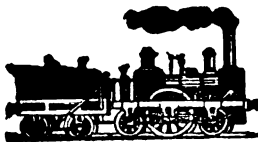
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Em.	Tid.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separate centesimi 50
" arretrato " 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — La Relazione dell'on. Rubini sul progetto di legge per l'esercizio ferroviario di Stato (IV). — Il traforo del Sempione. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

LA RELAZIONE DELL'ON. RUBINI

SUL

PROGETTO DI LEGGE PER L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO

IV.

Chi legge attentamente il capitolo che riguarda il personale, non può non aver l'impressione che anche qui Governo e Commissione danno prova di subire l'influenza dell'ambiente politico del momento.

Non è certamente che io disapprovi che si abbiano i dovuti riguardi al personale ferroviario, anzi approvo in massima le disposizioni del progetto di legge, ma trovo che manca ogni minimo accenno al limite economico e industriale, del quale io ho parlato altra volta, e oltre al quale non possono più essere eque e non possono più essere ammesse le pretese del personale. E, d'altra parte, se si paragonano le cure diligenti e minuziose che si vogliono avere pel personale, alla mancanza di ogni accenno ai bisogni urgenti e impellenti delle ferrovie, alla trascuratezza nella quale si lasciano i diritti del pubblico che si serve delle ferrovie, allo sperpero che si vuol sanzionare del denaro dei contribuenti, non si può non deplore che Governo e Commissione si sottopongano in questo modo all'ambiente politico.

Ed infatti, mentre Governo e Commissione credono di poter fondare un nuovo e grandioso ordinamento ferroviario su basi che per sé stesse sono precarie e pericolose, senza sentire nemmeno il bisogno di fare prima un inventario per conoscere i bisogni più impellenti di lavori trascurati da tanti anni e del materiale mobile, la cui insufficienza fu riconosciuta dallo stesso Ministro in Parlamento, mentre si diminuiscono le responsabilità della azienda ferroviaria verso il pubblico che paga, mentre si vuol fare man bassa sui denari dei contribuenti col concedere inconsulte riduzioni di tariffe, arrivando fino alla utopia delle tariffe a perdita e delle tariffe di penetrazione, si riconosce per buona la follia commessa dal Governo e dal Parlamento con la legge del 1902, e si fortifica nel personale ferroviario la strana persuasione che

esso è diventato il padrone delle ferrovie, e che non solo può disporre di tutte le risorse che vengono dal servizio ferroviario, ma può anche pescare liberamente nelle altre risorse dell'erario.

Certamente l'on. Rubini aveva già licenziato alla stampa la sua Relazione quando venne pubblicato il famoso memoriale dei ferrovieri, ma non era un mistero per alcuno che questo memoriale si stava preparando, ed erano anche note le basi sulle quali era preparato, e pare che il legislatore avrebbe dovuto preoccuparsi seriamente di ovviare al gravissimo pericolo che veniva da questa parte. Come si può presumere di fondare un nuovo ordinamento ferroviario, quando il personale al quale si è fatta balenare la speranza di poter tutto osare e tutto pretendere, domanda per ora dei miglioramenti che porteranno una maggiore spesa di circa 80 milioni, facendo presentire che fra pochi anni verrà fuori con pretese nuove?

La sola cosa che viene escogitata per ovviare a così gravi danni è la dichiarazione che al personale ferroviario sarà applicato il disposto dell'articolo 181 del Codice penale con la minaccia della immediata cancellazione dai ruoli ferroviari.

Ma si crede che ciò sia un rimedio sufficiente? E nel caso che si manifestasse veramente il minacciato sciopero ferroviario, sarà possibile di trovare un Ministro che abbia il coraggio di mettere sul lastrico molte migliaia di famiglie, lasciando sospeso il servizio ferroviario, con tutti i danni che ne conseguirebbero?

Un'ottima idea è quella che esprime l'on. Rubini in un comma che vuole aggiunto al progetto del Governo, e cioè di obbligare tutto il personale, che si assumerà d'ora in avanti, di prestare una cauzione corrispondente ad una mesata di stipendio.

Dico che è un'idea ottima, e per quanto essa sia stata esposta in un modo troppo timido, io credo che sia un seme destinato a fruttificare molto largamente.

E per prima cosa, se si vuole che il rimedio abbia efficacia, non bisogna limitarlo al personale che entrerà in servizio dopo la legge nuova, ma bisogna estenderlo a tutto il personale che si trova in servizio, e a misura che questo cresce di grado e di responsabilità, la cauzione dovrebbe essere più importante. E poi non è con breve comma di

un breve articolo che si può organizzare un'istituzione completamente nuova, poichè dovrebbero essere ben specificati i casi nei quali il personale ferroviario perda la sua cauzione, e il tutto dovrebbe risultare chiaramente nel contratto di locazione d'opera. E bisogna ancora stabilire tutte le modalità con le quali viene ordinato il sequestro della cauzione, e come le somme ricavate debbano essere ripartite fra i danneggiati, che sono l'azienda ferroviaria e il pubblico. E tutto ciò non basta ancora, perchè bisogna rendere responsabili le Leghe e le Federazioni delle Leghe e le Camere del Lavoro.

Io veramente ignoro se sia un progresso o un regresso quello al quale assistiamo, e cioè che il Governo riconosca direttamente o indirettamente queste Leghe, queste Federazioni e le Camere del Lavoro, senza che queste siano riconosciute e stabilite per legge, e sapendo che si propongono fini diversi e contrari a quelli che si propone la società civile; ma quello che a me pare evidente è il pericolo estremo che viene alla società da organizzazioni che sono completamente irresponsabili, mentre dispongono di forze poderose.

Nel recente sciopero generale noi abbiamo veduto che le Camere del Lavoro si sono rese padrone delle nostre grandi città, disautorando tutte le Autorità costituite, ma sarebbe completamente vano che i danneggiati cercassero di farsi rimborsare da esse.

E non si sente quanto sia assurdo che un operaio, il quale attenta alla libertà del lavoro, incorra nei rigori della legge penale, mentre resta completamente irresponsabile la Camera del Lavoro che ha ordinato quell'attentato?

Insomma, senza addentrarmi in questo importantissimo argomento, che dovrebbe avere un grande sviluppo, io credo che il principio della responsabilità individuale e collettiva sia il solo che possa garantire la società civile dagli abusi dell'organizzazione operaia, e credo che il piccolo seme gettato timidamente dall'on. Rubini possa svolgersi e fruttificare.

Con molto buon senso Governo e Commissione hanno messo da parte l'interessenza del personale agli utili netti dell'azienda, poichè questa interessenza, che in teoria pare cosa provvida ed utile, in pratica si dimostra impossibile.

In primo luogo, perchè possa essere equa l'interessenza, bisognerebbe stabilire che gli impiegati, i quali concorrono a godere degli utili quando vi sono, concorressero anche a coprire le spese quando gli utili non vi sono, ciò che in pratica è assolutamente impossibile. In secondo luogo gli utili generalmente vengono o mancano per fatti assolutamente indipendenti dall'opera degli impiegati, e la partecipazione diventa assolutamente arbitraria.

Più ragionevole è il premio che si dà al personale quando esso trova modo, con la sua attività, di realizzare un'economia, ma ciò non può avvenire in modo sensibile, che nel caso che il personale volontariamente si sottoponga ad un lavoro prolungato oltre le ore regolamentari. Stabilendo, come fa il progetto, che non si debbano mai oltrepassare le ore regolamentari, il premio diventa illusorio. Ma ad ogni modo convengo che sia stato bene di stabilire la cosa come principio.

Un'istituzione completamente nuova è quella del *Consiglio dei ricorsi*, il quale è incaricato di decidere sui ricorsi del personale, e trovo giusto il principio di ammettere anche i ricorsi collettivi.

Ma è pretesa strana quella di credere che un nuovo istituto possa essere stabilito e possa funzionare con due articoli di una legge speciale. Occorre una legge apposita e molto bene studiata.

Osservo che un impiegato che si crede leso nel suo diritto dall'azienda ferroviaria, ha dalla legge generale il ricorso ai tribunali, e mettendo in mezzo un nuovo istituto giuridico, bisogna pure stabilire se cessa o permane negli impiegati ferroviari il diritto di ricorrere invece ai tribunali. Bisogna pur dire se la sentenza di questo Consiglio dei ricorsi debba ritenersi inappellabile, o se possa essere modificata da sentenza di tribunali o di Corti.

Insomma, a mio giudizio, è troppa presunzione lo stabilire un nuovo istituto giuridico senza tener conto di tutto l'istituto giuridico già stabilito per tutti i cittadini; sarà una cosa inorganica, che non servirà ad altro che a creare conflitti interminabili.

**

Ma senza estendermi in mille altre osservazioni, che mi si affacciano alla mente, vengo senz'altro a conclusione.

Lodevolissimo deve dirsi l'intento della Commissione di rendere il progetto del Governo più sincero, e, sebbene non vi sia riuscito che in parte, pur tuttavia non si può negare che il lavoro della Commissione segna un progresso.

Però, aumentando la sincerità, aumenta anche l'evidenza che l'esercizio di Stato diventerà molto più costoso di quello privato, e si intravede che all'atto pratico verranno fuori nuove fonti di spesa che ora sono dissimulate.

Le due caratteristiche specifiche di ogni esercizio ferroviario, fatto per conto diretto dello Stato, sono l'aumento delle spese di esercizio e la diminuzione della responsabilità dell'azienda verso il pubblico che si serve delle ferrovie.

La prima di queste caratteristiche è messa un poco in evidenza dal lavoro della Commissione; la seconda è sempre dissimulata anche dalla Commissione, ma si presenta sia dal fatto che non si parla nemmeno della responsabilità penale per i ritardi dei treni, sia dal fatto che si nega il rimborso delle spese che deve fare il pubblico per le liti contro l'azienda. Ed è ben facile il prevedere che questa diminuzione di responsabilità si verificherà in mille altri modi, e specialmente nei casi di disastri, ai quali il progetto non crede nemmeno di accennare.

Per quanto siano inefficaci le misure proposte per impedire l'intromissione della politica nell'amministrazione ferroviaria e l'abuso delle spese non necessarie, vi è però nel progetto la buona intenzione di evitarle, ma non vi è nemmeno un tentativo, una parola che indichi il desiderio di obbligare il Governo a fare le spese necessarie, e tutto fa prevedere che sarà perpetuato lo stato di inferiorità, di mancanza di potenzialità delle ferrovie per il traffico che fortunatamente tende ad aumentare.

E gli stessi legislatori, quelli che esprimono il desiderio che l'amministrazione nuova sia indipendente dalle influenze politiche, sono i primi a sottomettersi, e invece di condannare irrimediabilmente la fallace e ingiusta teoria delle tariffe di favore, delle tariffe politiche, cercano di favorirla. E con questi precedenti è ben facile immaginare che cosa farà l'amministrazione che si vuol creare, e che ipocritamente si dice autonoma.

Così l'esperimento che si vuol tentare sarà un vero disastro finanziario ed economico, e tutto fa temere che sarà irrimediabile.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL TRAFORO DEL SEMPIONE

Alle notizie che periodicamente andiamo pubblicando e che ci pervengono da fonte autentica sull'andamento dei lavori della grandiosa opera, crediamo utile far seguire un riepilogo fatto dall'ing. Pierre di Bloway nel *Bulletin technique de la Suisse Romande*, delle vicende tecniche ed amministrative cui è andata soggetta la costruzione del traforo in questi ultimi tempi, cioè dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904, che è stato il periodo in cui si sono dovute vincere le maggiori difficoltà d'indole sia tecnica che amministrativa.

Detto riepilogo comprende numerose tabelle che rappresentano la storia in cifra dell'opera suddetta in un periodo che ha quasi fatto mettere in dubbio la sua esecuzione: storia che sarà certo consultata con grande interesse e che troviamo pure riferita nel *Bollettino della Società degli Ingegneri italiani*.

La Convenzione che regola definitivamente i reclami dell'Impresa è stata firmata il 9 ottobre 1903 e quindi approvata dal Consiglio federale. Il primitivo contratto *a corpo* dell'Impresa ammontava a L. 65,500,000, ripartite come segue:

1) Per gl'impianti	L. 7,000,000
2) Per il primo traforo e il cunicolo del secondo	43,500,000
3) Per l'esecuzione del secondo traforo	15,000,000
Totale L.	65,500,000

La nuova Convenzione stabilisce nel modo che segue i pagamenti supplementari concessuti all'Impresa in causa delle difficoltà non previste che essa ha dovuto superare.

A. — Traforo I.

1) Per gl'impianti	L. 1,400,000
2) Per la costruzione di un allargamento centrale nel secondo traforo per la lunghezza di 500 m. e di raccordi fra i trafori primo e secondo, in luogo dell'allargamento per la posa del doppio binario nel primo traforo, per la lunghezza di 400 m.	1,223,000
3) Per la parte del primo traforo che, in conseguenza del più rapido avanzamento dell'attacco Nord è stato costruito dall'undicesimo chilometro in poi a partire dall'imbocco Nord invece che da quello Sud, il che non fu previsto in contratto, L. 300 per metro di traforo, cioè come cifra probabile, metri 400 a L. 300.	120,000
4) Per i lavori eseguiti dall'attacco Nord in salita del 7 0/0 nel versante Sud; spesa probabile: 800 m. a L. 250	200,000
5) Per la costruzione d'un secondo canale di scolo delle acque fra l'imbocco Sud ed il chilometro 4450	700,000
Totale L.	3,643,000

6) La data della consegna del primo traforo, che era fissata al 30 maggio 1904, è stata portata al 30 aprile 1905, e il premio di L. 5000 per ogni giorno d'anticipo, stabilito nel contratto, è stato sostituito con altro di sole L. 2000 giornalieri.

B. — Traforo II.

Il *forfait* per la costruzione del secondo traforo, della quale l'Impresa chiedeva di essere liberata, è stato aumentato di L. 4,500,000, cioè elevato a L. 19,500,000, con

la riserva che la Direzione delle ferrovie federali è libera di fare eseguire questo lavoro in economia o affidarlo ad altra Impresa qualora lo ritenga più vantaggioso.

Le spese fatte dalla Compagnia costruttrice raggiungevano al 30 settembre 1903 L. 50,063,508.

Dalla firma della Convenzione il cunicolo d'avanzata che dal lato Nord era stato prolungato al di là del punto culminante sino al km. 9.979, con una salita dell'1.5 0/00, è stato continuato in contropendenza del 25 0/00 onde arrivare all'altezza normale della soglia del cunicolo. Dal 27 ottobre al 1° novembre, dal 25 novembre 1903 al 20 marzo 1904 e finalmente in modo definitivo dal 19 maggio in poi i lavori di perforazione stati sospesi dall'imbocco Nord, in seguito all'incontro d'abbondanti e violenti sorgenti d'acqua calda. Il lavoro non ha invece subito interruzioni notevoli dal lato Sud. L'avanzamento massimo si è avuto nel luglio 1903 con m. 218, cioè m. 7.52 giornalieri dal lato Sud e m. 182, cioè m. 6.07 giornalieri da quello Nord.

Dalla Tabella I si deduce che l'avanzamento totale dal 1° luglio 1903 al 30 giugno 1904 è stato di m. 949 dal lato Nord e di 1943 da quello Sud, cioè:

TABELLA I. — Progresso dei lavori.

Trimestri	Cunicolo d'avanzata	Cunicolo di base	Cantiere d'allargamento	Rivestimento
Lato Nord:				
1903				
30 giugno	9,427	8,617	8,611	8,414
III	9,950	9,000	8,978	8,888
IV	10,144	9,261	9,249	9,126
1904				
I	10,177	9,541	9,532	9,417
II	10,276	9,659	9,635	9,572
Lato Sud:				
1903				
30 giugno	6,766	6,192	6,011	5,824
III	7,225	6,497	6,369	6,241
IV	7,752	7,031	6,897	6,614
1904				
I	8,182	7,106	7,350	7,121
II	8,719	7,899	7,750	7,649
Lunghezze totali:				
Fine giugno 1904	19,095	17,258	17,385	17,221

in totale di m. 2894. Nel 1899 l'avanzamento era stato di m. 3457, nel 1900 di m. 3401, nel 1901 di m. 3496, nel 1902 di m. 3564 e nel 1903 di m. 3568.

Tabella II. — Risultati della perforazione meccanica secondo i rapporti mensili.

	LATO NORD			LATO SUD			TOTALE		
	Avanzamento medio per giorno di perforazione meccanica	Progresso mensile	Lunghezza del traforo	Avanzamento medio per giorno di perforazione meccanica	Progresso mensile	Lunghezza del traforo	Avanzamento medio giornaliero	Progresso mensile	Lunghezza totale del traforo
1903									
Luglio . . . m.	7.52	218	9,645	5.68	176	6,942	13.20	394	16,587
Agosto . . . »	5.82	163	9,808	7.90	166	7,708	13.70	329	16,916
Settembre . . »	5.46	142	9,950	5.57	167	7,275	11.03	309	17,225
Ottobre . . . »	4.82	114	10,064	5.40	162	7,437	10.22	276	17,501
Novembre . . »	3.81	80	10,144	5.80	174	7,611	9.61	254	17,755
Dicembre . . »	—	—	10,144	5.13	141	7,752	5.13	141	17,896
1904									
Gennaio . . . m.	—	—	10,144	4.71	145	7,898	4.71	145	18,042
Febbraio . . . »	—	—	10,144	4.77	136	8,034	4.77	136	18,178
Marzo »	3.0	33	10,177	4.77	148	8,182	7.77	181	18,359
Aprile »	4.0	116	10,293	6.07	176	8,358	10.07	292	18,651
Maggio »	5.19	83	10,376	5.97	179	8,537	11.16	262	18,913
Giugno »	—	—	10,376	6.07	182	8,719	6.07	182	19,095

Risulta da queste cifre, e più dettagliatamente ancora dalla Tabella II, che fino al 1903 gli avanzamenti sono stati regolarissimi, malgrado le lunghe interruzioni verificatesi dal lato d'Iselle e le molteplici altre difficoltà sopravvenute. L'Impresa non ha infatti cessato mai di studiare e di mettere in pratica tutti i possibili miglioramenti, sia per affrettare l'esecuzione del lavoro, sia per rendere questo meno gravoso agli operai.

Al 30 giugno 1904 rimanevano ancora da perforare m. 634 (alla fine di luglio m. 426 e alla fine d'agosto m. 269, cosicchè l'incontro delle due avanzate può prevedersi verso il 10 corrente ottobre). Può quindi sperarsi che il traforo sia completamente ultimato nella primavera del 1905, cioè dopo un lavoro ininterrotto di sei anni e mezzo.

Il confine italo-svizzero è stato fissato provvisoriamente dai delegati svizzeri ed italiani una prima volta l'8 luglio 1903. Dal 6 al 16 agosto dello stesso anno esso fu esattamente rilevato nella montagna e il 2 dicembre si procedette ad una nuova delimitazione provvisoria nell'interno del traforo.

Il confine definitivo non sarà tracciato che dopo ulti-

mato il primo traforo e proceduto in esso alla misurazione definitiva.

Il Governo italiano ha rifiutato di cedere provvisoriamente al Consiglio federale i suoi diritti di sovranità sulla parte del traforo Nord situato sul suo territorio. Per conseguenza gli operai che lavorano in questi cantieri sono assicurati presso la nostra Cassa Nazionale. Pei crimini e delitti, le Autorità cantonali sono incaricate di arrestare i colpevoli e consegnarli alle Autorità italiane.

Il rivestimento era terminato al 30 giugno 1904 su m. 9572 dall'imbocco Nord e m. 7649 dal lato Sud, cioè in totale su m. 17,221; i cantieri del rivestimento erano dunque in arretrato di m. 1874 su quelli dell'avanzata, il che rappresenterebbe in circostanze normali un lavoro di circa due mesi e mezzo; però questo lavoro nella regione acquifera richiederà un po' più di tempo.

Le escavazioni hanno raggiunto nei dodici mesi considerati da ciascuno dei due lati rispettivamente 65,347 e 97,541 mc., cioè in totale 172,888 mc., e le murature 19,047 e 27,594 mc., cioè 46,641 mc. (si veda la Tabella III).

Tabella III. — Cubatura delle escavazioni e delle murature.

		ESCAVAZIONI				MURATURE			
		Totale per trimestre m ³	Media giornaliera m ³	Per metro corrente nel traforo I m ³	Per metro corrente al di fuori del diagramma m ³	Totale giornaliero m ³	Media giornaliera m ³	Per metro corrente nel traforo I m ³	Per metro corrente al di fuori del diagramma m ³
<i>Lato Nord.</i>									
1903	III	22,144	276	34.67	3.10	5,952	76	9.76	3.10
	IV	18,858	248	35 —	3.30	4,858	64	9.42	3.30
1904	I	13,021	163	35.10	3.27	4,089	51	9.46	3.27
	II	11,324	151	35.16	3.24	4,148	55	9.62	3.24
Totale al 30 giugno 1904		426,713	—	—	—	104,889	—	—	—
<i>Lato Sud.</i>									
1903	III	20,203	240	35.52	3.80	4,959	59	10.30	3.80
	IV	27,076	324	35.58	3.96	6,015	72	10.56	4 —
1904	I	24,971	305	35.80	4.20	8,338	98	10.80	4.20
	II	25,291	301	35.90	4.35	8,282	99	10.88	4.35
Totale al 30 giugno 1904		392,565	—	—	—	92,750	—	—	—

Le variazioni della temperatura della roccia nelle stazioni permanenti sono trascritte nella tabella IV. Eccetto nelle stazioni dei km. 7000 e 8000 al lato Sud, si verifica in tutte le altre un aumento, benchè in grado più o meno elevato da un anno all'altro.

TABELLA IV. — Temperatura della roccia nelle stazioni permanenti (gradi centesimali).

		LATO NORD		LATO SUD	
		Roccia	Aria ambiente	Roccia	Aria ambiente
Stazione a 500 m.					
Luglio 1903	...	13° 8	15° 8	20° 6	23° 5
Giugno 1904	...	17° 8	22° 0	21° 4	25° 0
Stazione a 1000 m.					
Luglio 1903	...	14° 8	16° 0	22° 2	23° 5
Giugno 1904	...	22° 0	24° 5	24° 0	25° 5
Stazione a 2000 m.					
Luglio 1903	...	17° 2	17° 0	23° 0	23° 5
Giugno 1904	...	25° 0	27° 5	23° 8	26° 0
Stazione a 3000 m.					
Luglio 1903	...	19° 2	18° 0	22° 8	23° 5
Giugno 1904	...	27° 0	29° 0	23° 5	25° 8
Stazione a 4000 m.					
Luglio 1903	...	21° 2	19° 5	25° 0	23° 0
Giugno 1904	...	29° 2	31° 0	24° 8	24° 5

Stazione a 5000 m.				
Luglio 1903	...	22° 8	20° 5	19° 2
Giugno 1904	...	30° 8	32° 0	19° 2
Stazione a 6000 m.				
Luglio 1903	...	25° 5	21° 0	25° 5
Giugno 1904	...	32° 8	32° 0	26° 1
Stazione a 7000 m.				
Luglio 1903	...	27° 4	21° 0	32° 9
Giugno 1904	...	35° 8	33° 0	27° 2
Stazione a 8000 m.				
Ottobre 1903	...	31° 4	23° 0	38° 6
Giugno 1904	...	37° 2	33° 0	29° 4
Stazione a 9000 m.				
Marzo 1904	...	38° 6	28° 5	—
Stazione a 9572 m. (punto culminante).				
Giugno 1904	...	36° 8	27° 5	—
Stazione a 10,000 m.				
Aprile 1904	...	38° 1	—	—
Giugno 1904	...	37° 6	31° 0	—

La temperatura della roccia misurata nella parete laterale, più vicino che sia possibile alla fronte d'attacco, ha presentato durante l'anno dal lato Nord delle notevolissime variazioni, come appare dalla Tabella V. Essa è salita a 48° 8 al km. 9000 per discendere a 40° 1 al km. 9800 e risalire a 45° 3 al km. 10,200, mentre nei fori da mina essa rag-

giungeva 53°,6 al km. 8,404 per ridiscendere al 46° al km. 10,164. Dal lato Sud il massimo raggiunto è stato di 39°,5 al km. 8,400 e nei fori da mina 39°,3 al km. 7,700.

TABELLA V. — Temperatura della roccia.

Larghezza del traforo	LATO NORD		LATO SUD	
	Prima osservazione (gradi cent.)	Ultima osservazione (gradi cent.)	Prima osservazione (gradi cent.)	Ultima osservazione (gradi cent.)
6,800	42.9	35.8	36.8	33.2
7,000	42.7	39.1	39.0	35.5
7,700	43.6	39.0	37.8 (39.3)	33.0
7,400	47.0 (50.7)	35.4	38.8 (38.7)	31.8
7,600	48.1 (51.8)	38.1	38.6 (38.6)	35.2
7,700	—	—	— (39.0)	—
7,800	44.4 (53.0)	37.4	38.4	33.0
8,000	—	—	38.8	33.6
8,236	47.6 (53.0)	43.1	39.1	32.0
8,404	42.6 (53.6)	39.0	39.5	32.0
8,600	47.2	38.4	39.4	36.0

8,800	48.4	39.6	—	—
9,000	48.8	39.6	—	—
9,200	42.2 (50.8)	37.5	—	—
9,400	43.8 (50.0)	40.4	—	—
9,450	— (51.0)	—	—	—
9,600	43.6	37.6	—	—
9,612	— (49.0)	—	—	—
9,702	— (48.6)	—	—	—
9,800	40.1 (48.2)	38.6	—	—
9,900	— (49.0)	—	—	—
10,000	40.4	37.4	—	—
10,020	— (47.5)	—	—	—
10,047	— (48.5)	—	—	—
10,096	— (47.5)	—	—	—
10,164	— (46.0)	—	—	—
10,200	45.3	40.6	—	—

(Le cifre tra parentesi sono le temperature misurate nei fori da mina all'avanzata).

Le quantità medie d'aria introdotte nelle ventiquattro ore (Tabella VI) sono in generale inferiori a quelle dell'anno precedente.

Tabella VI. — Ventilazione e introduzione dell'acqua nel traforo.

Trimestri			Quantità media d'aria introdotta nelle 24 ore			Acqua introdotta nelle 24 ore m³	Temperatura dell'acqua introdotta (gradi cent.)	Volume d'acqua uscente dal traforo l a 1"
			Totale m³	Avanzata I m³	Avanzata II m³			
Lato Nord	1903	III	2,684,450	125,280 21°.5	66,530	6,653 (4,147) ¹	7.4	80
	"	IV	2,270,000	—	108,000 26°.5	9,245 (6,825)	2.70	80 — 116
	1904	I	2,448,580	89,420 25°.0	—	8,208 (5,616)	5.9	135 — 147
	"	II	2,359,580	—	—	8,640 (6,300)	7.8	147 — 196
Lato Sud	1903	III	2,468,450	178,000 25°.2	144,000 25°.2	2,712	11.5	924
	"	IV	2,436,500	182,600 25°.0	161,500 25°.0	1,836	3.0	924 — 798
	1904	I	2,707,780	169,900 24°.8	139,400 24°.0	1,987	6.0	772 — 702
	"	II	2,195,400	173,500 20°.2	132,200 20°.2	2,302	10.2	702 — 1153

TABELLA VII. — Temperatura dell'aria (Media per trimestre).

Trimestri	Esterna (gradi cent.)	Avanzata I			Cantiere delle murature (gradi cent.)
		Marinaggio (gradi cent.)	Perforazione (gradi cent.)	Massimo durante il marinaggio (gradi cent.)	
Lato Nord.					
1903					
III	17.55	26.7	31.0	33.5	27.0-31.0
IV	4.76	29.2	31.3	34.5	27.0-34.0
1904					
I	2.25	29.0	32.5	34.0	27.0-31.5
II	15.02	31.3	31.8	34.5	28.0-32.5
Lato Sud.					
1903					
III	16.60	27.2	28.9	29.0	27.0-29.5
IV	5.60	27.4	29.2	30.0	27.0-30.0
1904					
I	2.58	27.4	29.0	30.0	26.5-29.5
II	14.50	27.7	29.8	30.5	26.5-29.5

La temperatura dell'aria (Tabella VII) è stata al massimo, durante il marinaggio, di 34°,5 nei cantieri dell'avanzata Nord e di 30°,5 in quelli del lato Sud. La temperatura

media è nei primi un po' meno elevata di quella verificatasi nell'anno precedente.

Aggiungiamo alcune cifre relative alla perforazione meccanica (Tabella VIII) ed un riassunto del numero delle giornate d'operaio (Tabella IX).

Al 30 giugno la stazione nell'interno del traforo (dal lato Nord) si trovava fra i km. 8,900 e 9,300. Le vie principali delle due gallerie erano collegate dalla trasversale al km. 9,680 e da un raccordamento al km. 8,850. Un riscaldatore per le locomotive ad aria compressa si trovava al km. 9,320 e delle prese d'aria al km. 8,830 nel primo traforo ed al km. 9,640 in quello parallelo. Tre treni operai e 6 treni materiale entravano ogni giorno nel traforo ed altrettanti ne uscivano.

Dal lato Sud le disposizioni prese per i trasporti sono analoghe a quelle ora viste per l'altro lato.

Come è noto, la Compagnia Giura-Sempione dapprima e quindi il Governo federale hanno costruito una nuova stazione molto importante a Briga. I lavori sono oggi così avanzati da poter essere certamente ultimati per l'apertura della linea.

Dal lato Sud la linea d'accesso a Domodossola-Iselle è terminata. A 200 m. dall'uscita del grande sotterraneo, essa traversa un nuovo traforo di 150 m. per giungere alla stazione d'Iselle; al di là di questa s'incontrano ancora due trafori di 3 e 6 km. di lunghezza.

Tabella VIII. — Perforazione meccanica nel cunicolo di base.

	LATO NORD		LATO SUD	
	2° semestre 1903	1° semestre 1904	2° semestre 1903	1° semestre 1904
Sezione media m ²	6.05	6.45	6.1	6.6
Giorni di perforazione meccanica	129.5	57	169.5	18
Avanzamento totale m	717	232	980	967
» per giorno di perforazione »	5.53	4.07	5.72	5.17
» per attacco »	1.24	1.11	1.07	1.11
Attacchi	579	209	914	873
» per giorno	4.47	3.66	3.42	4.85
Fori da mina, numero totale	6380	2289	11187	10434
» » per attacco	11.02	10.95	12.24	11.95
» » per m. d'avanzata	8.89	9.86	11.42	10.79
» profondità totale m.	8107	2590	13446	12534
» » per attacco	14.0	12.39	14.71	14.36
» » per m. d'avanzata	11.31	11.16	13.72	12.96
» » media	1.27	1.13	1.21	1.20
Dinamite, peso totale kg.	21644	6080	32403	29472
» per attacco »	37.38	29.09	35.59	33.76
» per m. d'avanzata »	30.18	26.20	33.06	30.48
» per foro da mina »	3.39	2.66	2.89	2.82
Scavo totale m ³	4381	1114	5950	6363
» giornaliero »	33.06	24.81	35.10	35.35
» per attacco »	7.76	6.77	6.51	7.29
Affilamento dei fioretti	41562	16340	55618	60450
» per attacco	71.78	78.13	60.85	69.26
» per m. di foro	5.13	6.31	4.14	4.82
Ore di perforazione, totali	1254.8	469.9	1863.6	1805.2
» per giorno	9.69	8.24	10.99	10.03
» per attacco	2.17	2.25	2.04	2.07
» per m. d'avanzata	1.71	1.77	1.90	1.87
» per m. di foro	0.15	0.16	0.14	0.14
Ore di marinaggio, totali	1741	783.3	2190.7	2471.0
» per giorno	13.6	13.7	12.9	13.7
» per attacco	2.67	3.74	2.39	2.83
» per m. d'avanzata	2.44	3.38	1.24	2.56
Ore perdute	129.1	124.4	8.8	42.3

TABELLA IX. — Giornate d'operai e d'animali da tiro.

	1903		1904	
	3° trim.	4° trim.	1° trim.	2° trim.
<i>Lato Nord.</i>				
Giornate nel traforo	94,861	88,948	76,533	60,414
Id. fuori del traforo	41,984	41,456	34,084	31,374
Id. complessive	136,845	130,404	110,617	91,819
Media giornaliera nel traforo	1,116	1,151	913	782
Fuori del traforo	483	477	399	364
Complessivamente	1,599	1,628	1,342	1,146
Effettivo massimo degli operai lavoratori simultaneamente nel traforo	450	460	380	320
Animali	—	—	—	—
<i>Lato Sud.</i>				
Giornate nel traforo	89,152	109,581	109,056	113,825
Id. fuori del traforo	44,593	42,515	42,046	49,349
Id. complessive	133,745	152,096	151,602	163,174
Media giornaliera nel traforo	1,052	1,304	1,273	1,345
Fuori del traforo	488	472	469	547
Complessivamente	1,540	1,776	1,747	1,892
Effettivo massimo degli operai lavoratori simultaneamente nel traforo	490	520	510	560
Animali	9	8	8	8

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Trafo del Sempione.

Riceviamo dal nostro corrispondente tecnico d'Iselle le seguenti notizie relative al Tunnel del Sempione, che confermano quelle pubblicate nel numero precedente.

« I lavori preparatori per dare scolo alle acque termali incontrate all'avanzata e per vincere l'elevata temperatura dell'aria da esse prodotta, essendo oramai terminati, è stato possibile accedere alla fronte d'attacco del Tunnel I, e in settimana verrà ripresa la perforazione, che per alcuni metri verrà condotta a mano per semplice prudenza, onde non distruggere le difese fatte in questi ultimi giorni all'acqua che cade dal cielo del cunicolo. Quando l'attacco si sarà distanziato di alcuni metri dal sito della sorgente, se non si incontrerà nuova acqua, si rimetteranno in opera le perforatrici Brandt. Per effetto degli spruzzi di acqua fredda, derivati da apposita condotta, si è potuto abbassare di cinque gradi la temperatura in tutti i cantieri, per modo che i lavori di allargamento e di rivestimento del Tunnel I, che sono sospesi da più di un mese, verranno ripresi lunedì prossimo.

« Intanto si completano quelli del Tunnel II, ove si debbono rifare parecchie tratte del canale di scolo, rotosi per effetto di movimenti della roccia schistosa.

« Il volume totale delle acque fredda e calda, che defluiscono dal Tunnel a Iselle, è oggidì di 855 litri al secondo ».

L'intelligenza e l'energia dell'Impresa, come si vede, hanno vinto, e speriamo che vinceranno anche quelle altre sorgenti che eventualmente s'incontrassero nei 245 metri di roccia che restano ancora a forare.

><

I trasporti ferroviari fra l'Italia e Londra.

Molte Camere di Commercio del Regno, sulla questione della necessità di un servizio celere di trasporti ferroviari tra l'Italia e Londra, promosso e vivamente patrocinato dalla Camera di Commercio italiana di Londra, si sono concordate nel raccomandare al Governo l'attuazione dei seguenti provvedimenti: a) treni diretti e celeri per le derrate alimentari italiane spedite all'estero; b) orari concordati colle Società estere per evitare le lunghe soste ai transiti; c) accordo colle Società estere per ottenere un servizio celere ed accurato dai transiti italiani (Modane, Gottardo, Peri, ecc.) ai porti nord della Francia, Belgio, Olanda; d) abolizione della tariffa 55 B, o quanto meno riduzione dell'impegno a 100 vagoni, senza limite di percorrenza e con una leggera differenza scalare di prezzo fino al minimo di 100 vagoni, perchè si possano costituire gruppi di piccoli esportatori; e) in ogni caso ridurre a minimi termini la differenza di tariffa fra il vagone isolato e il quantitativo d'impegno, di guisa che sia impedito il risorgere del monopolio; f) frattanto, in attesa di una ponderata riforma delle tariffe, estendere subito a tutta Italia la tariffa eccezionale n. 902, dopo d'averne ridotti i prezzi come sopra si è detto.

Per quanto concerne il punto *sub d)*, riguardante la tariffa n. 55, B, parecchie Camere di Commercio considerano che il concetto migliore e più rispondente all'interesse generale del commercio e dei veri e reali esportatori è quello di riformare la tariffa predetta, in modo che la massima riduzione di prezzo venga concessa alla quantità annuale di 1000 vagoni, con leggera differenza scalare fino alla quantità minima di 100 vagoni e con ogni esclusione di percorrenza minima chilometrica; onde in tal modo si possano organizzare dei gruppi di veri esportatori, i quali avranno tutto l'interesse di promuovere il commercio senza la necessità di dover pagare un contributo pecuniario e morale alla speculazione dei pochi a causa del patto anormale dei contratti a 5000 vagoni.

A proposito dell'iniziativa presa dalla Camera di Commercio italiana di Londra a pro dell'acceleramento dei trasporti ferroviari dall'Italia verso i porti del nord, la Camera stessa ha rimesso a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una propria relazione, intesa a chiarire ed estendere il significato e la portata della sua prima pubblicazione, che fu già accolta con benevolenza nelle sfere governative ed in quelle commerciali, e scagionare l'iniziativa in questione da qualche critica che tendeva a far considerare gli intendimenti di quel Sodalizio siccome un progetto partigiano, destinato a soddisfare gli interessi speciali di una sola Compagnia ferroviaria e di pochi esportatori.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetto di costruzione ferrovia Lecce-Francavilla).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale il progetto definitivo per la costruzione della ferrovia Lecce-Francavilla e diramazione Novoli-Nardò.

><

Circolazione dei carri privati sulle ferrovie.

I Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, in seguito a proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, hanno approvato il regolamento per la circolazione nelle linee delle Reti Adriatica e Mediterranea dei carri privati in generale e per l'iscrizione dei carri privati nei parchi delle Reti stesse, in sostituzione di quello che precedentemente regolava la materia in questione, denominato Regolamento per la circolazione dei carri di costruzione speciale sulle ferrovie italiane, in vigore dal 15 settembre 1892.

><

Biglietti d'abbonamento a zone.

L'Associazione granaria di Milano si è rivolta al Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio, affinché voglia appoggiare e far prevalere un voto dell'Associazione stessa, che difficilmente ora può essere appagato per le peculiari circostanze in cui, nell'imminente scadenza delle convenzioni, si trovano le Società esercenti le reti ferroviarie.

Esso riflette una migliore e più logica combinazione dei biglietti d'abbonamento a zone sulle due principali reti.

La riforma, che l'Associazione granaria domanda, si riassume nell'istituzione di un biglietto d'abbonamento trimestrale, semestrale ed annuale per tre zone combinabili, ai prezzi attualmente in vigore per le tre zone di una sola rete; ed essa assicura che un tale biglietto avrà un grande successo e ne seguirà un gran bene per il commercio e per l'ente esercente.

Aderiscono e caldeggianno l'appagamento di un tale voto quasi tutte le Camere di Commercio del Regno, le Associazioni ed i Circoli industriali, commerciali ed agricoli, le Associazioni fra viaggiatori di commercio, ecc.; e pertanto si spera che, in vista della grande utilità della riforma, essa sarà certamente presa in benevola considerazione.

La Lombardia e specialmente Milano, come tutte le regioni ed i centri che si trovano a cavaliere delle due reti, coll'attuale sistema di abbonamento a zone si trova grandemente sacrificata. Infatti, non essendovi cumulatività fra zone di reti diverse, un viaggiatore, residente a Milano, abbonandosi alla zona I. M., mentre avrebbe tutte le linee ad Occidente, nessuna avrebbe ad Oriente, e viceversa.

Siccome è evidente il bisogno per il commerciante di correre tutte le linee che irradiano dal suo centro, senza l'attuazione di un biglietto di abbonamento cumulativo a due o più zone, che dia agio di muoversi in tutte le direzioni, il traffico di Milano, Bologna, Firenze, ecc., cioè di tutti i centri mediani, viene messo in condizioni disagiati, anche rispetto ad altri centri di minore importanza.

Nei primi due anni, in cui, con moderno e saggio intendimento vennero istituiti, d'accordo fra Società e Governo, i biglietti di abbonamento a zone, esisteva il biglietto cumulativo fra le zone anche di rete diversa; ma la troppo breve validità a cui era obbligato (15 e 30 giorni) lo rendeva poco pratico, e perciò non ebbe larga accoglienza dal commercio, motivo per cui venne abolito.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

(Orario invernale).

Oggi, 15 ottobre, viene attivato l'orario invernale dei battelli tra Arona e Locarno e viceversa.

><

Le comunicazioni tra Bergamo e Milano.

Ci informano da Bergamo che quel ceto commerciale ed industriale ha vivamente interessato la locale Camera di Commercio a voler far pratiche coi Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, affinché vogliano, d'accordo colla Società esercente, provvedere a che siano in ogni miglior modo facilitate le comunicazioni ferroviarie fra Bergamo e Milano e viceversa, e ciò in vista delle importantissime relazioni esistenti fra le due cospicue città. E la prefata Camera, assecondando la domanda suaccennata, ha vivamente interessato i prefati Ministeri a fare opera affinché i desideri dei commercianti ed industriali bergamaschi possano essere accolti.

><

Biglietti d'andata e ritorno delle tre classi.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno delle tre classi;

Su domanda del Municipio di Tolentino, da Tolentino ad Ancona, via Porto Civitanova, lasciando però sussistere in distribuzione anche quelli per la via di Albacina;

Su domanda del Municipio di Casale Vaprio, da Casale Vaprio a Milano, Treviglio e Cremona.

La predetta Direzione Generale ha poi anche disposto per le corrispondenze con biglietti d'andata e ritorno a riduzione normale: per le terze classi, da Segugnago a Piacenza; e per le classi prima e seconda, esistendo già quelli di terza classe, da Segugnago a Casalpusterlengo.

><

Il trasporto dei carboni fossili da Livorno a Massa.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, intesa ad accogliere una domanda della Società anonima delle Miniere di Montecatini, colla quale si chiedeva che le facilitazioni accordate per i trasporti di carbon fossile da Livorno in destinazione di Colle Val d'Elsa, della ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, la tariffa locale n. 214, piccola velocità, venisse estesa alle spedizioni di detta merce, che essa Società effettua da Livorno per la stazione di Massa Marittima, della ferrovia di Massa Marittima-Follonica Porto.

><

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Contratti presentati per l'approvazione).*

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i seguenti contratti:

Ditta Ambrogio Porta e fratelli, di Asti, per l'esecuzione dei lavori di prolungamento dei binari d'incrocio nella stazione di Canelli.

Società delle Ferriere Italiane (Torre Annunziata), per la provvista di 146,242 caviglie a vite mordente per armamento.

Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, per la fornitura di 9726 stecche a cerniera per armamento.

Ditta Carminati, Toselli e C., di Milano, per la fornitura di 40 bagagliai.

Società delle Ferriere Italiane (Acciaierie di Torre Annunziata), per la fornitura di N. 4973 rotaie di acciaio per armamento.

Ditta Bolton, Fane e C., di Londra, per la fornitura

di una gru a vapore, tipo locomotiva, destinata alle officine di Pietrarsa.

Società Ligure Metallurgica, di Sestri Ponente, per la fornitura di 58,202 piastre ordinarie per armamento.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il giorno 14 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Divieto Carlo di Afragola, per ricostruzione in muratura della rimessa locomotive ed annesso dormitorio in stazione di Castellammare;

Colla Ditta Gerla geom. Angelo di Spezia, per costruzione muro di rivestimento a monte della Parma-Spezia, allo sbocco Parma della galleria di Grondola;

Colla Ditta Tragni Eugenio di Collecchio, per fornitura ghiaia ed opere di terra relative agli impianti suppletori in stazione di Vicofertile;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 523 tubi per condotta d'acqua e di 7 coperchi in lamerone per pozzetti dei tubi a valvola e d'espurgo con chiave;

Colla Ditta Cappellini Ambrogio di Milano, per fornitura di kg. 6000 di corda e di kg. 3500 di cordicella.

(Gare aperte).

Presso la Società Mediterranea, il 18 corrente avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di ampliamento dello scalo merci a piccola velocità, della stazione di Legnano.

(Terze classi nel treno 66 Genova-Milano e diretto 2 Roma-Pisa).

La Società Mediterranea disporrà che con l'attuazione dell'orario invernale, il servizio di terza classe venga fatto anche col treno 66 Genova-Milano, limitatamente ai viaggiatori da Genova a Sampierdarena ed oltre per Milano ed oltre, e che il diretto 2 Roma-Pisa faccia servizio a Campiglia ed a Cecina per i viaggiatori isolati di terza classe diretti a Livorno, a Pisa ed oltre.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Biglietti d'andata e ritorno).*

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi da Tolentino ad Ancona, via Portocivitanova, lasciando anche quelli in distribuzione esistenti per la via di Albacina.

><

*Ferrovie della Sicilia.**(Contratti approvati).*

Il Consiglio d'amministrazione della Rete Sicula ha approvato i seguenti contratti:

con la Società Veneziana di Navigazione per il servizio cumulativo ferroviario e marittimo da e per gli scali dell'Estremo Oriente;

con la Ditta Francesco Di Martino per l'esecuzione dei lavori relativi alla trasformazione in cisterne dei pozzi posti fra le stazioni di Biscari e di Terranova della linea Noto-Licata, per l. 8144;

con la Ditta Luciano Agati per l'esecuzione dei lavori occorrenti ad aumentare la potenza dell'impianto meccanico del rifornitore della stazione di Siracusa, per L. 2814;

con la Ditta Pietro Davantieri per l'esecuzione dei

lavori contro la malaria nelle case cantoniere poste lungo le linee Roccapalumba-S. Caterina, Canicatti-Licata e Roccapalumba-Porto Empedocle, per L. 2450;

con la Ditta Mariano Villanti per l'esecuzione dei lavori relativi alla sistemazione del torrente Vina a valle della provinciale ed al rialzamento dei contenitori a monte ed a valle della ferrovia, al km. 135.542 della linea Messina-Patti-Cerda, per L. 61,170;

con la Ditta Antonio Magliola di Biella per la fornitura di 40 carri refrigeranti speciali, per L. 311,960;

con la Ditta Carminati, Toselli e C. di Milano per la fornitura di 55 carri refrigeranti comuni, per L. 330.000;

con la Ditta Michele Ansaldo di Torino per la fornitura di 2 torni per ruote, per L. 19,000;

con la Società Nazionale delle Officine di Savigliano per la fornitura di una vasca metallica, per L. 3100;

con la Ditta G. Fileccia e F^o di Palermo per la fornitura di 3 antenne metalliche e loro collocamento in opera, occorrenti all'impianto delle stazioni radio-telegrafiche a Messina-Porto, Reggio Porto, Villa S. Giovanni, per L. 7000.

><

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, quarta Sezione, in sua recente adunanza, ha presa la seguente decisione in materia di *espropriazione per pubblica utilità*:

« Dichiarata un'opera di pubblica utilità, non chiunque, ma soltanto le parti interessate possono muovere opposizione contro il piano particolareggiato di esecuzione. Quantunque in massima non siano soggetti ad espropriazione per utilità pubblica i beni del demanio pubblico comunali, tuttavia deve farsi eccezione per le strade comunali che occorra di occupare per la costruzione di una strada provinciale, avendosi in tal caso non tanto una vera espropriazione, quanto una variazione nella classifica delle strade pubbliche ».

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 12 ottobre 1904).

Transazione con l'Impresa Nanni, assuntrice dei lavori per l'impianto del servizio merci e per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Classe, sulla linea Ferrara-Rimini.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Antonucci, assuntrice dei lavori d'ampliamento di due case cantoniere sulla linea Orte-Falconara.

Transazione con l'Impresa Betti, assuntrice dei lavori d'ampliamento e sistemazione della stazione di Castellammare Adriatico.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Bonini, assuntrice dei lavori di sistemazione d'un tratto della linea Bologna-Otranto.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Bisio, assuntrice dei lavori di costruzione d'una galleria artificiale fra i chilometri 46.397-46.634 della linea Savona-Bra.

Vertenza con la contessa di Marasciano per risarcimento dei danni arrecati alla sua proprietà in seguito alla costruzione del ponte del Ronaro sulla linea Roma-Chiusi.

Progetto modificato per la costruzione d'un tronco di raccordo fra la linea Milano-Venezia e quelle per Udine e Portogruaro presso Mestre.

Progetto per l'ampliamento della stazione di Desenzano sulla linea Milano Venezia.

Tipo di nuovi carri merci per la tramvia Vicenza-Valdagno-Chiampo.

Proposta per l'acquisto del materiale rotabile per la prima dotazione in servizio delle linee d'accesso al Sempione.

Convenzione coi signori Raggio e Porcella per risarcimento di danni in dipendenza dell'impianto del secondo binario nella stazione di Zoagli.

Domanda della Ditta Waggon Fabrik. di Uerdinghen, per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri per la Rete Adriatica.

Modificazione delle norme vigenti per l'ammissione agli esami di macchinisti dei piroscafi lacuali.

Convenzione col Comune di Spezia per costruire un muraglione di sostegno lungo il binario d'allacciamento della linea ligure col porto mercantile di quella città e conseguente permuta di terreno.

Domanda dell'Impresa Vito per il condono della multa inflittale per ritardata ultimazione dei lavori di ampliamento della stazione di Rosarno.

Convenzione con la Ditta Iori e Pepe per la costruzione d'un baraccone in legno nel piazzale interno della stazione di Carrito-Ortona sulla linea Roma-Sulmona.

Domanda della Ditta Lombardi per il condono di multa e concessione d'un compenso in dipendenza della fornitura di 17 casotti in legno per la Rete Adriatica.

Progetto per il prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Giarole sulla linea Valenza-Casale-Vercelli.

Appendice alla convenzione stipulata col signor Giachetti per l'impianto d'un'officina meccanica con motori a vapore lateralmente al binario di diramazione al porto di Ancona.

Convenzione con la Società delle ferrovie e tramvie elettriche Varesine per impiantare una conduttura elettrica lungo la linea Oleggio-Pino e per attraversarla con la conduttura stessa in varii punti.

><

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Spostamento di una stadera, ampliamento di due finestre e riduzione di due portoni a finestre nel magazzino doganale della stazione di Verona Porta Vescovo, per L. 1250.

Ampliamento del fabbricato addossato alla rimessa locomotive ed assetto dell'officina del deposito di Barletta, per L. 5465.

Sistemazione dei locali di ricovero degli attrezzi e meccanismi e delle bocche di presa di acqua per l'estinzione degli incendi nelle stazioni di Crema, Soresina, Cremona e Piadena, per L. 2100.

Rifacimento in acciaio di metri 132 di binario in ferro sulla prima linea della stazione di Campomarino, per L. 840.

Impianto di una colonna idraulica e spostamento di quella esistente nella stazione di Adria, per L. 3700.

Provvedimenti per la rifornimento accelerata dei treni della valigia indiana nella stazione di Rimini, per lire 14,000.

Sistemazione del servizio per l'estinzione degli incendi nella stazione di Brindisi, per L. 1160.

Consolidamento di alcuni tratti di rivestimento delle gallerie Cerrito e delle Grazie, fra i km. 137.802 e 141.347, e fra i km. 141.506 e 141.682 della linea Roma Sulmona, per L. 1600.

Completamento dell'illuminazione a gas nella stazione di Rovigo, per L. 6700.

Costruzione di una scogliera in sponda sinistra del Tevere, fra i km. 58.535 e 58.565 della linea Roma-Firenze, per L. 7453.

Impianto di due cisterne in cemento armato, di cinque pozzi ordinari ed applicazione di dodici coperchi di lamiera di ferro ad altrettanti pozzi esistenti sulla linea Teramo Giulianova, per L. 4720.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori di riparazione dei danni causati dalle piogge fra i km. 17 e 34 della linea Sant'Eufemia-Catanzaro, e prolungamento della scogliera al km. 20.636-20.714 della linea medesima, per L. 37,300.

Riparazione dei danni arrecati dalle piene del torrente Coseria, fra i km. 153.206-153.155 della linea Taranto-Reggio, per L. 20,000.

Approfondimento del pozzo d'acqua potabile annesso al casello n. 5 della linea Torreberretti-Pavia, per L. 630.

Opere di rinforzo e restauro del soffitto nell'ufficio dei Sotto Capi della stazione di Milano Centrale, per L. 535.

Sistemazione degli appoggi delle travate metalliche ai due sottovia ai km. 122.585 e 123.342 della linea Roma-Pisa, per L. 4260.

Riparazione dei danni causati dalle mareggiate fra i km. 14.189 e 15.824 della linea Sampierdarena-Confini francese, per L. 13,900.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del Tora fra le stazioni di Fauglia e di Colle Salvetti, sulla linea Roma-Pisa, per L. 827.

Risanamento del pozzo d'acqua esistente nel padiglione Est del fabbricato viaggiatori della stazione centrale di Milano, per L. 150.

Spostamento delle leve di manovra dei dischi di protezione della stazione di Spotorno, sulla linea Sampierdarena-Confini francese, per L. 130.

Puntellamento del fabbricato del rifornitore in stazione di Sinnazzaro e costruzione di un nuovo pozzo ad uso del predetto rifornitore, per L. 2600.

Sbancamenti di materie al km. 154.585 della linea Sampierdarena-Confini francese, per L. 3400.

RETE SICULA:

Opere di difesa alla sponda destra del fiume Simeto, fra i km. 237.758 e 238.077 della linea Messina-Siracusa, per L. 120.000.

Lavori di riparazione dei guasti verificatisi fra Bicocca e Passomartino in seguito ad inondazione lungo la linea Messina-Siracusa, per L. 40,847.

Impianto di un nuovo piano caricatore per bestiame nella stazione di Milazzo, sulla linea Messina-Cerda, per L. 2838.

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di bocche da incendio in stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 5680.

Opere di difesa lungo la sponda destra del torrente Pellice ed apertura di una savanella a monte del ponte a doppio uso al km. 13.339 della linea Airasca-Cavallermaggiore, per L. 6120.

Maggiori lavori in dipendenza di variante all'impianto della fermata di Carmignano, per L. 1600.

Sotto fondazione dell'ultima briglia a valle del ponticello sul vallone Mattione al km. 250.641 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Pistieci e di Bernalda, per L. 1400.

Ampliamento del magazzino merci nella stazione di Serravalle Scrivia, per L. 6190.

Applicazione dei rinforzi in ferro al cornicione nell'atrio del fabbricato viaggiatori della stazione Centrale di Milano, per L. 550.

RETE ADRIATICA:

Rafforzamento del binario sulla linea Civitanova-Albicina, per L. 189,000, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE SICULA:

Costruzione del nuovo fabbricato alloggi per 6 famiglie nella stazione di Acquaviva, sulla linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 32,780, di cui L. 32,500 per i lavori da appaltarsi.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa, sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

1) E' stato concesso alla Ditta Brama Geremia e Comp. di effettuare i suoi trasporti di pietra grossolanamente lavorata da Novate Mozzola a Milano, coll'abbuono di L. 1.10 per tonnellata, coll'obbligo di caricare i vagoni per l'intera portata, con vincolo di un traffico minimo di 2500 tonnellate. La concessione scade al 30 giugno 1905;

2) La validità della tariffa locale n. 303, P. V., venne estesa, per la Rete Adriatica, ai trasporti di granito e pietre in pezzi e blocchi in partenza dalla stazione di Vicenza, o dalle stazioni della linea Vicenza-Schio in transito a Vicenza;

3) Sono state rinnovate, per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905, le due concessioni seguenti: a) concessione accordata alla Società Molini e Panificio Pantanella, per i trasporti di farina, semolina, crusca e cereali, riducendo i quantitativi minimi a 1670 e a 6670 tonn.; b) concessione accordata alla Fabbrica ferrarese di zucchero Conte Luigi Galinelli, per i trasporti da Venezia a Pontelagoscuro di carbon fossile, diminuendo a 4000 tonn. il quantitativo minimo d'impegno;

4) La tariffa locale interna n. 209, P. V., per la Rete Sicula, è stata estesa alla stazione di Licata-Molo, nell'intesa che anche ai trasporti diretti alla stazione medesima, in provenienza da tutte le stazioni della Rete Sicula, sarà così applicabile la tariffa eccezionale interna n. 401, piccola velocità, serie B;

5) E' stato concesso alla Ditta Fratelli Poma l'abbuono di L. 4000 a forfait, per il trasporto da e per Biella di un minimo annuo di 4000 tonn. di merci varie delle prime cinque classi transitive sul percorso Vercelli-Santhià. Per ogni tonnellata in più delle 4000 sarà concesso un ulteriore abbuono di L. 0.80. Se il minimo di impegno sarà inferiore alle 4000 tonn. e fino al limite di 3000, verrà dedotto dal forfait l'importo di L. 2 per ciascuna tonnellata spedita in meno;

6) E' stato concesso alla Ditta Francesco Galvano di effettuare i suoi trasporti di talco e grafite a carro completo, alle seguenti condizioni: abbuono del 12 0/10 sui prezzi ordinari, fermo l'integrale diritto fisso per gli invii da Torre Pellice e Pinerolo agli scali marittimi di Genova e di Savona ed ai transiti di Modane e Pino, quando si raggiunga un traffico di almeno 3000 tonn. in un anno; per gli invii da Pinerolo diretti alla Germania, via Basilea, il prezzo di L. 9.036 a tonnellata (oltre al diritto fisso ed all'aumento dell'1 0/10 sulla tassa erariale), applicabile per il premesso fino a Pino-transito,

con vincolo di un minimo di 500 tonn.; ed il prezzo di L. 7.886 se raggiungano almeno le 1000 tonn.;

7) La concessione accordata alla Ditta Alberto Vezzi, per trasporto di sale da Mantova a Cremona, è stata rinnovata per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905, fermo il quantitativo minimo di 700 tonn.;

8) La concessione accordata alla Ditta Rubini e Comp. pel trasporto di merci varie da e per Como-Lago e Lecco, è stata rinnovata per 9 mesi per taluni trasporti ed a 10 per altri, elevando inoltre a L. 1.50 la tonnellata l'abbuono stabilito per talune spedizioni specificate al punto e) della concessione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Valle Olona. — Nell'assemblea straordinaria degli azionisti tenuta sabato scorso a Milano dalla Società per la ferrovia Novara-Seregno, fu approvata la convenzione stipulata con la Società per le ferrovie Nord-Milano, con la quale è stato a questa affidato anche l'esercizio della linea di Valle Olona.

Ferrovia Garesio al Mare. — Venne presentata al Consiglio provinciale di Cuneo la relazione della Commissione nominata per riferire sull'istanza del Comitato per la ferrovia Garesio al Mare per adesione al progetto di questa ferrovia.

Con questa relazione assai elaborata, la Commissione addimosta come la provincia di Cuneo, ora che colla Cuneo-Nizza vede appagata la sua principale aspirazione, abbia tutto l'interesse a propugnare il nuovo valico Garesio-Oneglia e propone al Consiglio di deliberare favorevolmente alla richiesta del Comitato promotore di detta ferrovia, aderendo con le provincie di Torino e di Porto Maurizio al Consorzio interprovinciale per la costruzione della ferrovia Garesio-Oneglia-Porto Maurizio, confidando che il Governo, ora che il progetto dell'ing. Lanino sarà presto un fatto compiuto, non possa più negare quel sussidio chilometrico che giustamente gli verrà chiesto in base al costo ed alla presunta produttività della linea.

L'esempio di Cuneo sperasi sia presto seguito dal Consiglio provinciale di Torino e che quindi la domanda di concessione che verrà fatta a progetto ultimato, abbia l'autorevolissimo appoggio delle tre provincie interessate.

Direttissima Genova-Tortona. — Il Consiglio provinciale di Genova, in una recente sua seduta, essendosi recisamente pronunziato, per il nuovo valico appenninico, in favore del tracciato della direttissima Genova-Rigoroso-Tortona, deliberando altresì di chiedere, cogli altri enti interessati, la concessione governativa per la costruzione ed esercizio, la Giunta comunale di Tortona, dietro proposta del Sindaco, nella riunione del 1° corrente, dopo varie considerazioni che suonano plauso al voto di quell'autorevole consesso, decideva di associarsi a tutte quelle iniziative che valgano ad ottenere l'esecuzione di siffatta linea, e, in ogni caso, di far parte del Consorzio che venisse attuato, al cui riguardo si riserva di provocare dal Consiglio comunale i provvedimenti di sua competenza.

Mandava comunicare copia di tale deliberato, riguardante un'opera vitalissima per l'avvenire economico-commerciale di Tortona ai presidenti del Consiglio e della Deputazione provinciale di Genova.

Ferrovia Russi-Faenza. — In una sala del Municipio di Ravenna si sono radunati i presidenti della Camera di Commercio e della Deputazione provinciale, i rappresentanti dei Comuni di Ravenna, Russi, Faenza, Lugo, Massalombarda e Cotignola per trattare sul raccordo ferroviario Russi-Faenza. In massima fu approvato il progetto Tramontani e i Comuni rappresentati si quotarono per accumulare la somma di L. 15.000 per destinarla a studiare il progetto stesso.

Ferrovia elettrica Chiasso-Chiavenna-Castasegna. — A Gravedona ebbe luogo l'adunanza dei sottoscrittori al progetto della ferrovia Como-Chiasso-Chiavenna. Il presidente cav. lung presentò il completo progetto Chiasso-Chiavenna, compilato dall'ing. Pfaltz, accompagnato da una relazione dell'ing. Masciadri, incaricato del Comitato stesso per il controllo del tracciato e dei prezzi esposti nel preventivo.

Fu deciso di continuare gli studi sino a Castasegna, in seguito ad una dichiarazione della Raettschen Bahn, la quale si è già assicurata la concessione del tronco ferroviario S. Moritz-Castasegna, linea compresa nella legge cantonale per il sussidio.

Il presidente avvertì poi i convenuti che si intende inoltre prolungare la linea anche oltre Chiasso, fino a Gallarate e Busto Arsizio, passando per i Comuni di Vergosa, Cavallasca, Parè, Gironico, Lurate Abbate, Oltrona, Appiano, Veniano, Limido, Mazzate e altri per allacciarsi poi con Novara e le linee del Sempione.

L'adunanza fece plauso all'opera indefessa del Comitato.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1904.* — Nella decade 21-30 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 5,568,675.95, con un aumento di lire 300,916.04 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1904 si ragguaglia a L. 112,846,683 58, e presenta un aumento di L. 6,993,304.37 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1904.* — Nella decade 21-30 settembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascsero a L. 423,932, e presentano un aumento di L. 30,293 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1904 ammontano a L. 3,515,750, con un aumento di L. 213,206 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Linea tranviaria di Valle Stura. — Convocati dalla Giunta comunale di Cuneo, che da qualche tempo si occupa con vivo interessamento dell'importante questione, si riunirono in quel municipio, i sindaci dei vari paesi di Valle Stura, allo scopo di accordarsi circa l'azione da promuovere per ottenere il prolungamento della tranvia Cuneo-Borgo San Dalmazzo possibilmente fino a Vinadio, o quantomeno fino a Demonte.

L'accordo fu raggiunto, e si stabilì pure ciò che convenga fare qualora i concessionari attuali del tram Cuneo-Borgo — una delle più produttive linee che esistano in Piemonte — continuino a dimostrarsi riluttanti ad attuare il desiderato prolungamento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — **Ferrovia Metropolitana.** — *Rete complementari.* I piani delle otto linee principali del Metropolitan essendo ora stabiliti, il Prefetto della Senna mette allo studio un progetto di massima relativo allo stabilimento delle quattro seguenti linee, che formeranno la rete complementare: 1° Cintura interna per i grandi boulevards ed il boulevard Saint-Germain con raccordo sugli Invalidi; 2° linea dalla porta d'Italia alla porta di Montreuil; 3° prolungamento della linea fra la piazza del Trocadero e la piazza Sant'Agostino; 4° linea dall'Opera alla porta des Termes.

Non si tratta ancora che di progetti preliminari pel tracciato delle linee. Poi al Consiglio municipale si deciderà il modo di costruzione.

Ferrovie Russe. — Progetto di sindacato fra i costruttori di vagoni in Russia. — L'idea di un sindacato fra i costruttori di materiale ferroviario fa ogni giorno maggiori progressi in Russia. E' così che si è creato una Società per il commercio dei materiali impiegati alla costruzione dei vagoni; i suoi fondatori sono i direttori delle più importanti fabbriche di questi articoli. Inoltre, una riunione dei rappresentanti delle dieci case di costruzione di vagoni ha avuto luogo ultimamente, per decidere la ripartizione di un'ordinazione straordinaria di 300 vagoni viaggiatori, di un valore di 3,400,000 rubli, da consegnarsi il primo gennaio 1905.

Queste dieci case sono: la fabbrica di vagoni di Pietroburgo, la fabbrica di vagoni russo-balcanica, le officine di Putilow, le officine del Volga superiore, la fabbrica di vagoni di Mosca, le case Phoenix, Dwigatel Szormowo, Kolonna e Briauks.

Ferrovia transiberiana. — Il principe Kirkoff, ministro delle vie e comunicazioni, è tornato a Pietroburgo.

Un ingegnere che accompagnava il ministro Kirkoff disse ad un giornalista moscovita che la ferrovia intorno al lago Baikal è stata terminata 18 mesi prima del termine fissato con un lavoro continuo di giorno e di notte alla luce elettrica.

La circolazione dei treni operai fu già aperta. La linea misura 110 chilometri che i treni percorrono in 3 ore.

Il percorso sugli spezza-ghiaccio attraverso il ghiaccio fa guadagnare soltanto un'ora e presenta molti inconvenienti.

La costruzione della linea sarebbe stata terminata anche più presto se un gran numero di operai non fossero stati chiamati sotto le armi.

Il ministro della guerra non ha ancora formulato alcuna lagnanza dei treni militari.

Notizie Diverse

Esposizione di Milano 1906. — Il presidente del Comitato esecutivo ci comunica:

« Circola la voce assurda che l'esposizione del 1906 non debba più aver luogo perchè i disordini qui avutisi ultimamente ed il timore che essi abbiano a ripetersi avrebbero generato nel Comitato qualche preoccupazione per l'esito della Mostra che raccoglie specialmente ora le più lusinghiere attestazioni di simpatia dall'estero e dall'interno.

« In questi giorni appunto dai Governi della Svizzera e dell'Ungheria, nonché dal Belgio, dal Giappone, dall'Austria, dalla Germania, dal Brasile, dall'Argentina, dagli Stati Uniti, si ebbero tali affidamenti e così notevoli domande di aree da indurre il Comitato a studiare nuovi provvedimenti per accogliere degnamente i graditissimi ospiti.

« La presidenza venne inoltre officiata di recarsi a Parigi nei prossimi giorni per concertare l'assegnazione di metri 20.000 per la sola Mostra francese ed il Comitato ravvisa in questa larga simpatia che circonda l'Esposizione milanese un eccitamento maggiore a proseguire con fede ed energia nell'opera sua e non dubita che la cittadinanza nel suo complessivo vorrà sorreggerlo nell'arduo compito assuntosi ».

Servizio di automobili Orvieto-Orbetello.

— Domenica, 16 corrente, avrà luogo la inaugurazione di un regolare servizio con vetture automobili tra le stazioni di Orvieto e Orbetello.

Questa linea — lunga più di cento chilometri e interessante tre provincie — partendo da Orvieto, toccherà i paesi di Castel Giorgio (Perugia), San Lorenzo Nuovo e Grotte di Castro (Roma), Sorano, Pitigliano, Manciano e Orbetello (Grosseto), congiungendo trasversalmente la linea ferroviaria Roma-Grosseto-Pisa.

Le popolazioni di una sì vasta zona territoriale — quasi segregate fin qui da ogni civile consorzio — molto si attendono e sperano da questo nuovo importante servizio.

I telegrafi nella Corea. — La Corea possiede attualmente una rete telegrafica di 3500 chilometri.

La rete interna è congiunta da un lato coi telegrafi manciuriani e dall'altro, a mezzo di cavi che partono dai forti, si congiunge con Vladivostok e Nagasaki. Questi cavi appartengono in parte alla Compagnia dei telegrafi del nord e in parte al Giappone.

Il primo cavo sottomarino (linea Jusan-Nagasaki) venne costruito dal Giappone nel 1883. La prima linea terrestre (Chemulpo-Seoul-Ping-Yang-Wigiu) fu costruita nel 1886 dai cinesi. Nel 1889 fu costruita un'altra linea collegante per la via Seoul-Fusan la rete terrestre ai cavi già esistenti. In seguito ad una convenzione fra il Giappone e la Corea, furono poi creati in Corea degli uffici postali e telegrafici giapponesi.

L'organizzazione completa della posta coreana non ebbe però luogo che nel 1895 sotto la direzione del Giappone. Nel 1900 la Corea entrava nell'Unione postale universale.

Oltre al cavo Jusan-Nagasaki, la Corea ne possiede attualmente un secondo che lo mette in diretta comunicazione con Shanghai. Lo scorso anno vennero anche istituiti a Seoul ed a Chemulpo degli uffici telefonici.

L'*Elektrotechnischer Anzeiger* informa che una Società francese si è accordata col Governo rumeno per costruire a Costanza una stazione di telegrafia senza fili, particolarmente destinata a corrispondere con le navi che fanno il servizio di navigazione fra questo porto e Costantinopoli.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Fabriano — Ancona (22 ottobre, ore 11, off. segr.). — Appalto della manutenzione delle strade del territorio per 5 anni in 4 lotti: il 1° per annue L. 4559.88; 2° per annue L. 2059.86; 3° per annue L. 3693.92 e 4° per annue L. 1110.11. Dep. provv. decimo.

Amministrazione Provinciale di Caserta (24 ottobre, ore 12, secondo inc.). — Appalto dei lavori di rettifica del tronco della strada provinciale Sferacavalli compreso fra la Casetta Fragnoli ed il fosso Soda in contrada Pallottino, di lunghezza m. 611.29 provv. agg. col rib. dell'1 0/10 e cioè per L. 14,603.18. Dep. provvisorio L. 3789.54. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e LL. PP. (24 ottobre, ore 14, off. segr.). — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione del ponte Carrega, per L. 15,510. Consegna 3 mesi. Dep. provv. L. 1550. Dep. spese L. 550.

Deputazione Provinciale di Cagliari (24 ottobre, ore 12, off. segr.). — App. delle opere per l'erezione del manicomio provinciale in Cagliari, nella località denominata Monte Claro, per complessive L. 430,000, oltre a L. 30,000 a disposizione. Docum. fino al 16 ottobre. Dep. provv. L. 25,000. Cauz. dec. Consegna lavori 3 anni. Fatali da destinarsi.

Direzione Generale R. Arsenale del 2° Dipartimento Marittimo di Napoli (24 ottobre, ore 11, off. segr.). — App. delle opere occorrenti alla costruz. di un basamento in muratura per un serbatoio metallico di naftetina nel recinto dei fabbricati della Cittadella di Gaeta, per L. 15,000. Cons. lav. 150 giorni. Docum. fino al 21 ottobre. Dep. provv. L. 1500.

Asilo Infantile di Piano di Sorrento — Salerno (25 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio per l'Asilo Infantile, per L. 76,973.98. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 3000. Cons. lav. 8 mesi. Fatali da destinarsi.

Municipio di Napoli. — Fino al 25 ottobre presentazione dei certificati per concorrere all'appalto dei lavori di rialzamento di parte della via postica del Macello di Poggioreale, per L. 30,587.35. Cauz. L. 3500.

R. Prefettura di Catanzaro (25 ottobre, ore 10, migl. di vent.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti ad evitare ulteriori danni nelle scogliere del nuovo molo nel porto di Cotrone dalla progressiva 0 alla progressiva 597.66, rafforzare con massi artificiali la scogliera fra le progressive 597.66 e 951.06 e raccordare il molo suddetto colla terra ferma, per complessive L. 175,505, provv. agg. al sig. Martorano Francesco, col rib. dell'11.75 0/0. Consegna lavori 18 mesi. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo.

Municipio di Verona (26 ottobre, ore 9, un. def. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori di costruzione di un casello daziario fuori Porta Vittoria fra la Porta ed il ponte Aleardi, per L. 14,410. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 360. Offerte fino al 25 ottobre.

Municipio di Sanvalentino — Chieti (27 ottobre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori e forniture per la sistemazione di quella condotta d'acqua potabile provv. agg. col rib. del 5.10 0/0 su L. 27,850. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 8000. Deposito spese L. 600.

Municipio di S. Gennaro — Caserta (27 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada Colomba in quel Comune, per L. 9004.97. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 450. Cauz. decimo. Dep. spese L. 300.

Municipio di Leonforte — Catania (27 ottobre, ore 11). — Appalto delle opere per la costruzione di una variante alla traversa nazionale n. 70 Termini-Taormina nel tratto che attraversa l'abitato di Leonforte e cioè il primo lotto che comprende i lavori a corpo di tutta la variante e quelli a misura dal punto di partenza Porta Crocifisso a tutta la sezione 54, per una lunghezza di m. 469, per L. 50,824.79. Dep. provv. L. 3389.50. Cauz. L. 5082.50.

Municipio di Varese — Como (28 ottobre, ore 11, un. def. incanto e ad off. segr.). — Appalto dei seguenti lavori:

1° Costruzione di fabbricato scolastico propriamente detto, costituito da un piano terreno cantinato e di due piani superiori con sottotetto, con avvertenza che nella costruzione vengono omessi i due padiglioni verso nord;

2° Costruzione dei muri di cinta a chiusura dell'area destinata ad uso scuole coi relativi cancelli e cancellata;

3° Sistemazione dei cortili interni, colla rispettiva rete sotterranea dei tombini per lo smaltimento delle pluviali;

4° Costruzione di portico per ginnastica;

5° Impianto di tubazione per la dotazione dell'acqua potabile e posa in opera del calorifero, per complessive L. 112,200. Deposito provv. L. 10,000. Dep. spese L. 1800.

R. Prefettura di Cremona (29 ottobre, ore 10, un. def. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori urgenti di ricarico e riordinamento della difesa frontale in destra d'Oglio al froldo Breda Quadri in Comune di Pessina Cremonese di m. 211.50, per L. 25,005. Docum. fino al 20 ottobre. Dep. provv. L. 1300. Cauz. decimo.

Ospedale S. Matteo di Pavia (29 ottobre, ore 10, off. segr.). — Appalto dei lavori di espurgo, tagli di lima, manutenzione delle sponde, degli edifici e quant'altro possa occorrere attorno alle roggie Castellana e Padulenta, parte superiore, proprie del Pio Istituto, dalla loro origine in territorio di Vigevano agli scaricatori detti della Vallona nel territorio di Zerbolò, circondario di Lomellina, provincia di Pavia, per la durata di un novennio consecutivo dal 1° marzo 1905, pel canone annuo di L. 4750. Dep. provv. L. 2500. Fatali 16 novembre, ore 12.

Municipio di Butera — Caltanissetta (31 ottobre, ore 10). — App. delle opere di pavimentazione delle vie interne di quel Comune, denominate: Regina Margherita, Corso Umberto I, Regina Elena, piazza Castello, piazza Risorgimento e Largo Madre Chiesa, per L. 49,914.25 oltre il 15 per cento di aumento per le basole di Catania, il cui prezzo aumento a L. 11.50 il mq. Consegna lavori 1 anno. Dep. provv. L. 2495.75. Dep. spese L. 1500. Fatali da destinarsi.

Direzione Autonoma del Genio Militare di Spezia (31 ottobre, ore 10, inc. def. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori per la costruzione di scogliere per la fondazione del molo sud a Marola per l'imbarco del carbone sulle RR. navi, per L. 40,000. Cauz. L. 4000. Cons. lav. 200 giorni. Docum. fino al 27 ottobre, ore 16. Deposito provv. L. 4000. Risultati d'asta 5 novembre, ore 10.

R. Prefettura di Napoli (3 novembre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle vasche, canali ed annesse opere d'arte della bonifica della pianura di Quarto nel bacino inferiore del Volturno in provincia di Napoli, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909, per complessive L. 73,000, dalle quali sarà da dedursi il canone annuo di L. 800 che l'impresa dovrà corrispondere in corrispettivo della concessione del fitto dei canali, vasche e loro pertinenze, ecc. Documenti fino al 22 ottobre. Dep. provv. L. 9000. Cauz. L. 14,600. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Palermo (4 novembre, ore 10, off. segr. e ad inc. def.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte

e scogliere del porto di Palermo per il sessennio dal 1° luglio 1904, per complessive L. 60,300. Docum. fino al 26 ottobre. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000.

R. Prefettura di Salerno (8 novembre, ore 10, un. def. inc. e ad off. segr.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la ordinaria manutenzione delle opere di bonifica dell'Agro Nocerino, durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 117,000. Documenti fino al 28 ottobre. Dep. provv. L. 8000. Cauzione metà canone annuo.

R. Prefettura di Lucca (9 novembre, ore 10, un. def. inc. e ad off. segr.). — Appalto delle opere occorrenti al prolungamento in mare per m. 15 dei Moli nord e sud che costituiscono le sponde foranee nel portocanale di Viareggio, per L. 27,920. Docum. fino al 1° novembre. Deposito provvisorio L. 1200. Cauz. L. 3000. Consegna lavori 1 anno.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Genova (25 ottobre, ore 11.30, def.). — Fornitura di litantrace grasso a lunga fiamma per candele, tonn. 500 a L. 38, L. 19,000. Dep. provv. L. 1900. Consegna 40 giorni.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (26 ottobre, ore 14, def.). — Fornitura di kg. 30,000 di colofonina, a L. 0.26, L. 7800. Cauz. L. 780. Consegna 30 giorni.

Direzione Artiglieria e Laboratorio Pirotecnico di Bologna (29 ottobre, ore 16, def.). — Fornitura di ottone in lamiera sottile per cantonali di casse, kg. 5000 a L. 2.30, L. 11,500. Cauz. L. 1150. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Taranto (31 ottobre, ore 11). — Fornitura di materiali diversi da costruzione e per fonderia, per L. 15,000. Dep. provv. L. 1500. Fatali 21 novembre, ore 12.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (3 novembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, di fanali elettrici per la illuminazione delle RR. navi, per complessive L. 50,000. Risultati d'asta 8 novembre, ore 11. Fatali 25 novembre, ore 12. Dep. provv. L. 5000.

— (4 novembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina, nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto, di materiale per la protezione metallica delle condutture elettriche sulle RR. navi, per complessive L. 70,000. Risultati d'asta 9 novembre, ore 12. Dep. provv. L. 7000.

— (10 novembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di cav. metallici, per complessive L. 100,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia. Risultati d'asta 15 novembre, ore 11. Fatali 3 dicembre, ore 12. Dep. provv. L. 10,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Ottobre 8	Ottobre 15
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
» » Mediterranee	» 453	451.50
» » Meridionali	» 734	724.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 428.50	428.50
» » (2ª)	» 413	413
» » Secondarie Sarde	» 261	261
» » Sicule	» 690	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D.	» 358	358.50
» » Cuneo 3 0/0	» 395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	» 98	98
» » Mediterranee 4 0/0	» 505.50	505.50
» » Meridionali	» 355.25	355
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310	310
» » 2ª emiss.	» 314	314.50
» » Sarde, serie A.	» 363.50	364
» » serie B.	» 363.50	364
» » 1879	» 363.50	364
» » Savona	» 390	389
» » Secondarie Sarde	» 512	512
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 518	518
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 382	383.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27^a Decade — dal 21 al 30 Settembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	Media del chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1,823,490.16	80,548.04	908,811.94	2,388,993.11	6,785.20	5,208,128.45	4,809.00
1903	1,757,971.09	79,281.27	881,165.54	2,210,789.81	6,246.93	4,935,454.64	4,309.00
Differenze nel 1904	+ 65,519.07	+ 1,266.77	+ 27,146.40	+ 178,203.30	+ 538.27	+ 272,673.81	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	39,781,032.23	1,998,441.94	12,681,758.33	49,592,951.51	375,924.45	104,346,366.46	4,309.00
1903	37,946,742.84	1,897,999.16	11,931,128.75	45,770,856.71	365,577.68	97,912,305.14	4,309.00
Differenze nel 1904	+ 1,834,289.39	+ 100,442.78	+ 750,629.58	+ 3,738,352.80	+ 10,346.77	+ 6,434,061.32	»
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	159,890.59	4,932.21	56,418.86	229,081.54	224.30	450,547.50	1,546.33
1903	158,952.97	4,880.55	45,247.51	212,689.59	554.65	422,305.27	1,546.33
Differenze nel 1904	+ 937.62	+ 51.66	+ 11,171.35	+ 16,391.95	- 330.35	+ 28,242.23	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	3,050,771.64	73,279.06	862,549.19	4,490,263.26	33,433.97	8,500,317.12	1,546.33
1903	2,875,807.68	73,060.88	760,682.92	4,195,996.69	35,465.95	7,941,074.07	1,546.33
Differenze nel 1904	+ 174,963.96	+ 218.23	+ 101,866.27	+ 294,266.57	- 2,031.98	+ 559,243.05	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1903
966.42	915.02	+ 51.40	19,272.47	18,078.12	+ 1,194.35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 9^a Decade — Dal 21 al 30 Settembre 1904

RETE PRINCIPALE

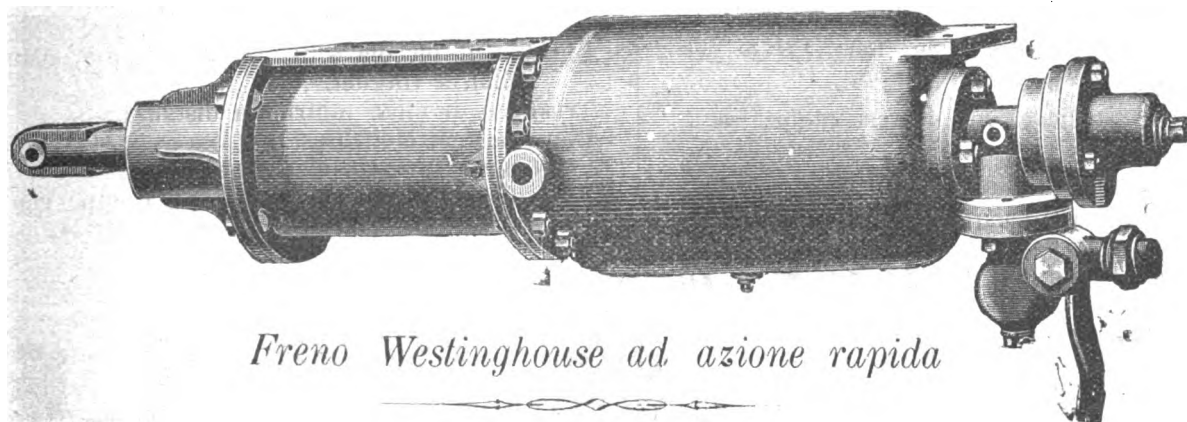
ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	118,374	2,348	16,800	187,760	467	325,749	618	527
1903	117,670	2,274	16,496	169,136	496	306,072	618	495
Differenze nel 1904	+ 704	+ 74	+ 304	+ 18,624	- 29	+ 19,677	»	+ 32
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1904.								
1904-905	1,048,527	22,737	187,123	1,456,369	13,556	2,708,312	618	4,382
1903-904	1,008,932	20,434	180,232	1,356,121	14,344	2,560,063	618	4,142
Differenze nel 1904-905	+ 39,595	+ 2,303	+ 6,891	+ 100,248	- 788	+ 148,249	»	+ 240
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	46,932	729	5,693	32,998	633	86,985	482	180
1903	42,335	597	6,136	28,722	119	78,209	482	162
Differenze nel 1904	+ 4,597	- 168	- 443	+ 4,276	+ 514	+ 8,776	»	+ 18
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1904.								
1904-905	397,326	5,267	63,755	231,593	3,193	708,134	482	1,469
1903-904	375,571	8,202	57,187	216,395	1,357	658,602	482	1,366
Differenze nel 1904-905	+ 21,755	+ 1,065	+ 6,568	+ 15,198	+ 1,836	+ 49,532	»	+ 103
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	6,812	162	401	3,823	»	11,198	23	487
1903	4,436	146	1,082	3,094	»	9,358	23	363
Differenze nel 1904	- 2,376	+ 16	- 681	- 129	»	+ 1,840	»	+ 124
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 SETTEMBRE 1904.								
1904-905	52,488	1,642	15,096	30,083	»	99,304	23	4,313
1903-904	48,290	1,849	8,247	25,988	»	83,819	23	3,644
Differenze nel 1904-905	+ 4,198	+ 293	+ 6,849	+ 14,095	»	+ 15,485	»	+ 669

A N N U N Z I

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — LONDRA



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

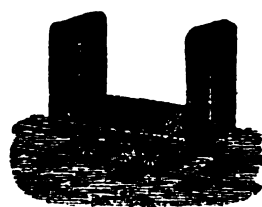
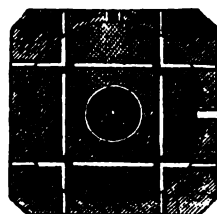
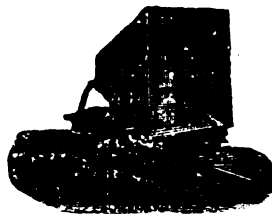
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.



MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente (tirefonds) per armamento di ferrovie e trainways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. Officine Meccaniche per la fabbricazione di Macchine utensili per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. P. ...

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
" arretrato "	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Il Ministero ed il suo programma per le elezioni generali.* — *Le ferrovie austriache dello Stato.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

IL MINISTERO ED IL SUO PROGRAMMA PER LE ELEZIONI GENERALI

Dalla Relazione con cui il Ministero ha accompagnato il Decreto Regio di scioglimento della Camera e di convocazione dei Collegi pel 6 e 13 novembre e d'inaugurazione della nuova Legislatura pel 30 novembre, crediamo utile di stralciare la parte in cui è svolto il programma del Governo per quanto riguarda le ferrovie e gl'interessi materiali e sociali della nazione.

..... Affinchè il giudizio degli elettori riesca chiaro e senza possibilità di equivoci, riteniamo necessaria una precisa esposizione, almeno delle sue linee generali, del programma del Ministero.

Nella politica interna il Ministero non muterà una linea al programma seguito dal febbraio 1901 in poi, cioè quello della più ampia libertà per tutti nei limiti della legge.

La fede nella politica liberale non può essere scossa dalle violenze di una esigua minoranza, che tutto il Paese ha disapprovate. Queste violenze hanno anzi dimostrato che la libertà è soprattutto temuta dagli elementi rivoluzionari, i quali perdono in un regime libero ogni ragione di essere, e perciò ogni prestigio. Essi dimostrarono coi fatti che, per acquistare qualche predominio, sono costretti a sopprimere ogni libertà, compresa quella della stampa, per l'impotenza in cui sono di sostenere col ragionamento le loro assurde teorie.

L'esperienza di questi ultimi anni ha provato che il regime di libertà, più che a qualsiasi altra classe, giova ai lavoratori delle città e dei campi, che ne ebbero larghissimi benefici materiali e morali. Il Ministero, convinto che solo col benessere delle classi popolari possa aversi una vera prosperità del Paese ed una vera pace sociale, manterrà fermo il suo indirizzo, nella fiducia che le classi lavoratrici avranno abbastanza chiara la visione del loro vero interesse e abbastanza alto il sentimento della loro dignità per non lasciarsi opprimere dalle interessate tirannie che sorgono dal basso.

Questo programma di ampia libertà trova vivaci oppositori nei due partiti estremi, ma il Ministero è deciso a mantenersi fedele, avendo illimitata fiducia nel senno del popolo italiano, cui la storia ha insegnato essere suoi nemici ugualmente pericolosi la demagogia e la reazione.

Nel grande movimento sociale che in questi ultimi anni si è compiuto in Italia, alcuni inconvenienti, alcune violenze si ebbero a lamentare, le quali, se non furono di tale importanza da mettere in dubbio la convenienza del regime di libertà, ci impongono però il dovere di studiarne le cause e di cercarne i rimedi.

In tale studio si affaccia, in primo luogo, la considerazione che il sistema di libertà è nuovo in Italia e non vi sono ancora abbastanza educate molte delle classi popolari, nè in parte le classi più agiate, le quali non hanno ancora sufficientemente compreso che in un regime di libertà non si può, nè si deve attendere ogni cosa dal Governo, ma occorre pure una vigorosa azione da parte di tutti i cittadini per la tutela dei legittimi loro interessi.

Neppure è da dissimulare che del regime di libertà abusarono i partiti estremi, i quali però dagli ultimi avvenimenti devono avere imparato che se essi possono avere talora la forza di sommuovere, anche senza ragioni serie, le masse popolari, di tale sommovimento si giovano soprattutto i peggiori elementi della società, sui quali essi non hanno alcun potere che valga ad impedirne gli eccessi, cosicchè finiscono per assumere davanti al Paese la responsabilità di atti che nessuna persona onesta può approvare.

Ciò rende più necessaria un'efficace azione del Governo per la tutela dell'ordine pubblico, senza il quale la causa della libertà sarebbe in breve tempo perduta. Anche gli ultimi fatti hanno provato che nei momenti di torbidi l'ordine è soprattutto turbato in modo pericoloso dai delinquenti comuni, e quindi il Ministero, mentre proporrà al Parlamento di aumentare le forze di cui dispone la Pubblica Sicurezza, insisterà per la pronta approvazione del disegno di legge, già presentato alla Camera dei Deputati, sui recidivi in reati comuni.

Ma i provvedimenti sui quali soprattutto si deve fare assegnamento per rimuovere i pericoli della libertà, sono: una migliore istruzione ed educazione delle classi popolari

e una istruzione delle classi agiate più rispondente alle necessità dei tempi nuovi. Per l'insegnamento elementare, un primo notevole passo si è fatto con la legge per la quale lo Stato concorre largamente a sostenerne la spesa, e noi ci proponiamo di rendere sempre più efficace il principio dell'istruzione obbligatoria e di migliorare la scuola media e l'istruzione superiore, consci che il valore di un popolo si adegua soprattutto al grado della sua coltura, e che la libertà non è conciliabile con l'ignoranza.

Nè farà ostacolo al nostro proposito l'indignazione sollevata nel Paese dall'inconsiderata leggerezza di alcuni che si offessero di seguire quel partito che loro promettesse maggiore stipendio, poichè tale atto trovò seconda reazione nel campo stesso degli insegnanti, i quali sentono la dignità della loro missione educatrice e altamente civile.

L'Italia si trova ora sulla via di un grande e promettente progresso nelle industrie, nell'agricoltura e nei commerci; ma affinché larghi e pronti ne siano i frutti, occorrono tutti gli aiuti che lo Stato può dare, tra i quali il più potente forse è quello di un buon servizio delle ferrovie, che sono le arterie nelle quali pulsa la vita economica del Paese.

Noi abbiamo studiato senza alcun preconcetto, come un voto della Camera ce ne faceva obbligo, il ponderoso problema dell'esercizio delle strade ferrate, e siamo venuti alla conclusione che, data la condizione nella quale oggi si trova il servizio ferroviario, date le concessioni che occorrerebbe fare volendo un esercizio privato, e date le nostre attuali condizioni economiche, convenga di regola tenere nelle mani dello Stato questo potente mezzo di civiltà.

A questa conclusione noi siamo con tanta maggiore sicurezza venuti, in quanto possiamo affidare il credito pubblico che, se le nostre proposte saranno accolte, potremo provvedere alla liquidazione del passato ed all'assestamento delle linee senza ricorrere ad emissioni di titoli; e che, per conseguire così alto fine, difenderemo risolutamente il bilancio dello Stato da qualsiasi pericolo di disavanzo.

L'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato dovrà essere circondato da garanzie efficaci di ordine e di disciplina tanto dal lato tecnico, quanto dal lato finanziario, e noi dichiariamo fin d'ora d'accettare le maggiori garanzie sapientemente studiate dalla Commissione parlamentare che esamina il disegno di legge di massima, già da noi presentato.

Lo Stato poi, più di qualunque Impresa privata, è in grado di risolvere, con larghi criteri di equità, la questione dell'ordinamento del personale ferroviario, dando ad esso le più serie garanzie per la tutela dei suoi diritti e per la più rigida giustizia nei riguardi della carriera e della disciplina, e togliendo ad un tempo ogni possibilità di scioperi, che perturberebbero profondamente l'economia del Paese.

Questo studio, che Governo e Parlamento devono fare riguardo al personale ferroviario, converrà pure estenderlo agli altri servizi pubblici indispensabili alla vita della nazione, affine di provvedere per modo che al divieto dello sciopero corrispondano efficaci garanzie che assicurino i legittimi interessi degli operai addetti a quei servizi.

Risolve le due grandi questioni dei trattati di commercio e dell'esercizio delle ferrovie, questioni sopra tutte le altre urgenti e che involgono i più vitali interessi, il Parlamento dovrà riprendere con serietà di proposito lo studio delle questioni sociali, al fine di giovare seriamente alle classi lavoratrici, rialzandone il tenore di vita, ed elevandone la istruzione e l'educazione. E' questa una delle principali missioni dello Stato, poichè solo nel benessere delle classi più numerose della società può avere solida base la grandezza e la prosperità di un paese. A tali concetti dovrà essere coordinata una logica e seria riforma tributaria, quale già fu delineata nel programma del Ministero e che noi manteniamo.

Ma condizione assoluta, indeclinabile per un vero e sicuro progresso economico, sociale, politico, è la saldezza del bilancio dello Stato. Una finanza dissestata, che riapra il pe-

riodo delle emissioni di debiti, sarebbe fatale all'Italia, il cui risorgimento economico è cominciato quando, per le migliorate condizioni della finanza, fu possibile chiudere il gran libro del debito pubblico. Quando lo Stato deve ricorrere al credito, assorbendo e consumando per uso suo i risparmi del Paese, allora i capitali mancano all'agricoltura, alle industrie, ai commerci; il saggio dell'interesse si eleva rapidamente e i salari si ribassano, sia per la poca richiesta di mano d'opera, sia perchè in tali condizioni la concorrenza con l'estero non si può sostenere se non ribassando le retribuzioni degli operai. Sopra nessuna classe sociale il dissesto della finanza si ripercuote più direttamente e più duramente quanto sulle classi lavoratrici. Gli alti salari non sono possibili se non dove i capitali abbondanti si offrono a mite saggio d'interesse alle industrie, le quali, richiedendo molta mano d'opera, devono pagarla più largamente. Coloro che cercano d'indebolire la finanza e il credito dello Stato e di riaprire il periodo delle emissioni di debiti, sono i più pericolosi nemici delle classi operaie.

Il dovere di difendere il bilancio dello Stato contro gli assalti che gli si muovono a nome di piccoli interessi secondari, ci è imposto anche dalla considerazione che solamente con la saldezza del credito pubblico sarà possibile a non lontana scadenza la conversione della rendita, operazione che sarebbe già compiuta se la guerra dell'Estremo Oriente non avesse profondamente turbati tutti i mercati del mondo.

Noi dobbiamo inoltre tener presente che senza un solido bilancio è vano parlare di riforme tributarie, e che un altro altissimo problema nazionale si impone al Governo ed al Parlamento.

Dal programma col quale il Ministero si presentò nello scorso dicembre al Parlamento, era parte essenziale quella dei provvedimenti per il risorgimento economico del Mezzogiorno, provvedimenti che noi non esitiamo a dichiarare un dovere nazionale.

Come abbiamo ricordato, il Parlamento secondò vigorosamente i propositi del Governo, approvando la legge per la Basilicata, quella per il risorgimento economico della città di Napoli e quella per la trasformazione a più mite saggio d'interesse dei debiti dei Comuni del Mezzogiorno di terraferma; ma, come il Governo ha dichiarato, non deve qui arrestarsi l'opera di restaurazione economica delle provincie del Mezzogiorno. L'esperienza che si fa ora nell'applicazione delle leggi per la Basilicata e per Napoli, ci additerà la via più sicura per giungere allo scopo, che però non si potrà raggiungere senza sacrifici per il bilancio dello Stato, il quale dovrà pure senza ulteriori ritardi far fronte alla costruzione delle ferrovie complementari già approvate per legge.

E' diventato ormai uno dei luoghi più comuni per gli oratori che mirano ad un facile applauso, il dire che a tutto si potrebbe provvedere riducendo le spese militari. Costoro dimenticano che la prima condizione per la prosperità e per il credito di un Paese, è la sicurezza della sua esistenza come nazione; dimenticano che l'Italia, per la sua posizione geografica, deve provvedere ad un tempo alla difesa terrestre e alla difesa marittima; dimenticano tutta la storia del nostro Paese dominato o devastato per oltre dieci secoli dallo straniero, perchè mancante di difese proprie; costoro, per la speranza di un lieve risparmio, porrebbero a repentaglio l'unità della patria, l'indipendenza e la libertà da così poco tempo conquistate per l'eroismo disinteressato dei nostri padri.

Vero è che le alleanze, da noi e dai nostri alleati osservate con la più perfetta lealtà, e che la cordiale amicizia delle potenze a noi vicine assicurano oggi la conservazione della pace; ma non è men vero che la difesa dello Stato non può essere improvvisata quando il pericolo sorge, ma deve essere di lunga mano preparata, e che le alleanze si fanno e si mantengono fra popoli forti e non possono mai, per la dignità della patria, assumere la forma di protezione. Questa necessità di essere forti, di sapersi sicuri è così profondamente sentita più dai popoli che dai Governi,

che ai nostri tempi hanno accresciute rapidamente le spese militari precisamente i Paesi retti a forme di governo più popolare, quelli nei quali perciò i sentimenti del popolo si riflettono più direttamente e più immediatamente sull'indirizzo del Governo.

Per queste ragioni il Ministero, mentre porrà ogni cura per ottenere che le somme stanziare nei bilanci diano la maggiore forza possibile all'esercito ed alla marina, dichiara apertamente che ritiene inconciliabile con la sicurezza dello Stato qualsiasi riduzione dei bilanci militari.

Noi abbiamo così esposto nelle linee sue fondamentali il programma che il Ministero intende seguire, se avrà l'appoggio della Rappresentanza nazionale.

L'Italia è entrata in un periodo nuovo della sua vita economica e politica.

Il credito pubblico è salito ad un'altezza che non aveva mai raggiunta, tantochè non solo la rendita 4 0/0, ma anche il nuovo titolo 3 1/2 0/0, tranne le inevitabili oscillazioni, si mantengono costantemente al di sopra della pari; l'aggio sull'oro è scomparso naturalmente senza l'uso di alcun mezzo artificiale, e non di rado la carta dei nostri Istituti di emissione superò il prezzo dell'oro; cessata ogni emissione di debiti dello Stato, il risparmio nazionale ha ricompensato la maggior parte dei nostri titoli che erano collocati all'estero, e così noi abbiamo conquistata la nostra indipendenza finanziaria; il saggio dello sconto è costantemente in ribasso; i depositi alle Casse di Risparmio ed alle banche, il movimento delle ferrovie, delle poste, dei telegrafi, tutti insomma gli indizi di progresso economico, sono in costante aumento.

Nell'indirizzo politico l'Italia raggiunse un grado di libertà interna non inferiore a quello di qualsiasi altro popolo, tantochè ora la libertà non si sente più minacciata se non dalle violenze della demagogia, minaccia alla quale farà argine insuperabile il buon senso del popolo italiano.

E' compito essenziale del Governo secondare quel moto ascendente, avvivando e coordinando tutte le energie del popolo italiano. Così sotto gli auspici di quelle istituzioni che ci diedero l'unità della patria, l'indipendenza dallo straniero e la più ampia libertà, l'Italia assicurerà la pace sociale e raggiungerà quel grado altissimo di civiltà, di prosperità e di grandezza che è nei voti di quanti amano la patria.

Con questi propositi noi sottoponiamo alla firma della Maestà Vostra il Decreto che scioglie la Camera dei Deputati e convoca i Collegi elettorali per il giorno 6 novembre prossimo, e per il susseguente giorno 13 per quei Collegi nei quali occorresse una votazione di ballottaggio.

* *

Dopo un anno di incertezze e di esitazioni, l'on. Giolitti si è finalmente pronunziato sull'ordinamento ferroviario, e proclama come programma di Governo l'esercizio ferroviario di Stato per le tre grandi Reti.

È una sorpresa, perchè tutti credevano che il Governo avrebbe atteso a pronunziarsi alla tribuna della Camera, e ripetute dichiarazioni ufficiose dicevano che il Governo non avrebbe presa una decisione definitiva che dopo votata la legge presentata alla Camera e dopo sistemate le liquidazioni dei crediti e dei debiti esistenti fra il Governo e le Società esercenti.

Sarebbe certamente impossibile all'on. Giolitti il mettere d'accordo le sue dichiarazioni d'oggi con quelle da lui fatte alla Camera il 4° dicembre dello scorso anno. Ma, comunque sia, noi parleremo di tutto ciò in un prossimo numero.

L. M.

LE FERROVIE AUSTRIACHE DELLO STATO

Dopo le dichiarazioni fatte dal Ministero nel suo programma per le elezioni politiche, di adottare il servizio di Stato delle ferrovie, crediamo dover riprodurre dalla relazione dell'on. Rubini sul progetto ministeriale le Note sull'ordinamento dell'amministrazione delle ferrovie presso le altre nazioni in cui l'esercizio di Stato è in vigore.

Riferiamo frattanto la *Nota* riguardante l'Austria.

L'Amministrazione delle ferrovie della Stato è regolata dalla notificazione 19 gennaio 1896 dei Ministri del Commercio e delle Ferrovie.

Ministero delle Ferrovie. — Lo Stato, per mezzo del Ministero delle Ferrovie, ha la direzione e sorveglianza di tutto il servizio ferroviario nei regni e paesi rappresentati al Parlamento o Consiglio dell'Impero (*Reichsrath*).

Il Ministero delle Ferrovie ha inoltre l'amministrazione delle ferrovie esercitate dallo Stato per conto proprio od altrui, nonchè la direzione delle costruzioni ferroviarie dello Stato.

Il Ministero delle Ferrovie è ripartito come segue:

Segretariato. — Affari generali; personale superiore; stampa; biblioteca; economato.

Sezione I. — *Contenzioso; affari amministrativi; ferrovie secondarie.*

Riparto 1. — Legislazione e questioni internazionali; pratiche di impero e di sorveglianza dello Stato.

Riparto 2. — Concessioni di ferrovie.

Riparto 3. — Provvedimenti di sicurezza per le ferrovie secondarie.

Riparto 4. — Personale.

Riparto 5. — Istituzioni in favore del personale.

Riparto 6. — Ordinamento ed altri affari generali dell'amministrazione.

Riparto 7. — Affari legali relativi alle costruzioni.

Riparto 8. — Affari legali relativi all'esercizio, imposte e tasse.

Sezione II. — *Finanza; statistica.*

Riparto 9. — Affari finanziari relativi all'esercizio.

Riparto 10. — Affari finanziari relativi alle costruzioni.

Riparto 11. — Sorveglianza sulla parte finanziaria delle ferrovie private, specialmente nei riguardi della garanzia e delle sovvenzioni dello Stato.

Riparto 12. — Statistica.

Sezione III. — *Commerciale.*

Riparto 13. — Tariffe viaggiatori e bagagli.

Riparto 14. — Tariffe merci in servizio interno.

Riparto 15. — Tariffe merci in servizio internazionale.

Riparto 16. — Affari generali del servizio dei trasporti; reclami.

Riparto 17. — Controllo prodotti (ufficio centrale).

Sezione IV. — *Servizi tecnici.*

Riparto 18. — Nuove costruzioni.

Riparto 19. — Manutenzione e sorveglianza delle linee in esercizio.

Riparto 20. — Servizio del traffico.

Riparto 21. — Servizio del movimento.

Riparto 22. — Impianti elettrici (illuminazione, apparecchi di sicurezza, telegrafi, telefoni, trazione elettrica, ecc.).

Riparto 23. — Impianto di macchinari; trazione; officine.

Riparto 24. — Affari d'interesse militare.

Ufficio tariffe e controllo comune.

Ragioneria centrale.

Cassa principale delle ferrovie dello Stato.

Il Ministero delle Ferrovie, per tutte le ferrovie dell'Impero, provvede direttamente alle pratiche di carattere in-

ternazionale, alle pratiche che richiedono un provvedimento legislativo o che sono da regolare con Ordinanza sovrana o ministeriale; alle concessioni per la costruzione e l'esercizio di ferrovie private, all'acquisto o all'assunzione dell'esercizio da parte dello Stato di ferrovie nuove o già esistenti.

Autorizza la costruzione diretta di nuove ferrovie; approva i progetti di massima e quelli esecutivi per le nuove ferrovie di Stato o private, nonchè i progetti di lavori su linee in esercizio, quando siano di particolare importanza od estensione o d'interesse militare.

Approva i tipi normali di opere d'arte, macchinari, materiale rotabile e fisso, nonchè le relative modificazioni.

Per le ferrovie dello Stato fissa i tipi normali predetti.

Autorizza l'apertura all'esercizio di nuove linee in servizio pubblico; approva e stabilisce la trasformazione del sistema di esercizio mediante applicazione dell'esercizio secondario od economico, o viceversa.

Approva gli orari e le tariffe; decide in merito alla compilazione, modificazione ed interpretazione delle tariffe e condizioni dei trasporti, sia in servizio interno, sia in servizio cumulativo.

Vigila sull'applicazione della legge di previdenza ed assicurazione del personale; dirige il servizio sanitario dello Stato e sorveglia quello delle ferrovie private.

Provvede alla compilazione delle statistiche; regola l'istruzione speciale del personale.

Inoltre, per quanto riguarda il servizio ferroviario dello Stato, il Ministero:

Emana tutte le disposizioni organiche dell'amministrazione; provvede alla istituzione, al cambiamento ed alla soppressione degli uffici; regola i servizi e stabilisce le relative istruzioni e disposizioni generali; stabilisce le norme sui diritti, obblighi ed emolumenti del personale; i regolamenti e statuti per le istituzioni di previdenza, ecc.

Provvede ai rapporti fra l'Amministrazione ferroviaria e le altre Amministrazioni dello Stato.

Provvede all'ordinamento di tutto il personale degli uffici ed alla compilazione dei relativi organici; all'assunzione, alle promozioni, al trasferimento ed al collocamento a riposo di tutti gli impiegati, eccettuati quelli delle classi inferiori di servizio; alla concessione di remunerazioni e sussidi che nel corso di un anno finanziario e per la stessa persona superano i 100 fiorini.

Approva la ripartizione dei distretti medici e gli onorari relativi; nomina i consulenti sanitari addetti alle Direzioni compartimentali.

Provvede alla formazione dei bilanci, all'assegnazione dei relativi crediti alle Direzioni dipendenti, e all'autorizzazione di tutte le spese non previste in bilancio.

Provvede all'alienazione delle proprietà demaniali; stabilisce il consono di eventuali errori di conteggio, di crediti inesigibili, di perdite di materiali od oggetti inventariati in quanto non superino singolarmente l'importo di 500 fiorini e nello stesso anno e per una sola direzione l'importo di 5000 fiorini.

Approva le transazioni per somme superiori a 5000 fiorini.

Provvede all'aggiudicazione dei lavori per la costruzione di linee nuove, e dei lavori di qualche importanza su linee in esercizio; approva l'aggiudicazione di lavori e forniture quando superano i 150,000 fiorini per pubblici appalti, e i 50,000 fiorini negli altri casi, e infine approva i conti finali di tutti i lavori di cui l'aggiudicazione è riservata al Ministero stesso.

Approva i contratti di locazione e prestazioni continue quando l'importo annuo dell'affitto o della prestazione sia maggiore di 1000 fiorini, oppure quando per un importo annuo di almeno 100 fiorini debba essere stipulato un contratto di durata fissa superiore ad un anno.

Accorda i permessi per l'esecuzione di tracciati di ferrovie e di altri lavori preliminari per progetti in conto di terzi, nonchè pel pagamento in via di anticipazione delle spese relative.

Accorda i permessi per l'esecuzione da parte dello Stato di lavori ferroviari per conto di terzi; approva i relativi contratti, e dirige e sorveglia le costruzioni stesse secondo le norme vigenti per la costruzione delle ferrovie dello Stato.

Provvede all'ammissione dello Stato all'esercizio comune su ferrovie private, all'ammissione di altre Amministrazioni all'esercizio comune di ferrovie dello Stato.

Approva gli orari; stabilisce l'attivazione, la modificazione e la soppressione nei treni e delle corse di navigazione in servizio dei viaggiatori e della posta, eccettuati soltanto i treni locali con percorso compreso in una stessa Direzione compartimentale; fissa le norme fondamentali per il trasporto delle merci.

Provvede all'acquisto ed al noleggio del materiale rotabile ed alla ripartizione del medesimo fra le singole Direzioni.

Provvede alle concessioni di favore di biglietti di viaggio ed alle riduzioni di tariffe per trasporto merci, salvo speciali eccezioni riservate alle Direzioni compartimentali.

Stabilisce le convenzioni con altre Imprese di trasporto per il servizio cumulativo e di corrispondenza; provvede al controllo dei prodotti ed al controllo comune.

Provvede all'istituzione di agenzie commerciali, ecc.

In genere il Ministero provvede:

a) al disimpegno di tutto il servizio per le ferrovie dello Stato e per le ferrovie private esercitate per conto dello Stato;

b) all'alta direzione del servizio per le ferrovie private esercitate dallo Stato per conto dei concessionari;

c) per le altre ferrovie private, alla sorveglianza sulle costruzioni, sull'esercizio e sulla gestione sociale e finanziaria in conformità delle leggi ed ordinanze vigenti e delle relative convenzioni e concessioni.

Organi ausiliari del Ministero:

Ispettorato generale. — La sorveglianza ed il controllo che spettano allo Stato su tutte le ferrovie dell'Impero sono esercitati per mezzo dell'*Ispettorato generale delle ferrovie*, posto all'immediata dipendenza del Ministero.

L'Ispettorato generale sorveglia alla esatta osservanza di tutte le leggi, ordinanze, prescrizioni ed istruzioni relative alla sicurezza e regolarità dell'esercizio su tutte le ferrovie dello Stato e private in servizio pubblico, comprese le ferrovie a dentiera, funicolari, ferrovie a trazione elettrica, tramvie, ecc.

Perciò spetta all'Ispettorato: l'esame, nei riguardi tecnici e di polizia di tutte le ferrovie di nuova costruzione; il collaudo delle opere d'ampliamento o di rinnovamento sulle ferrovie private in esercizio; l'esecuzione delle prove di stabilità dei ponti; la sorveglianza sulla manutenzione delle linee e loro dipendenze e del materiale rotabile; l'esecuzione delle prove e visite regolamentari delle locomotive; la sorveglianza sull'esercizio; l'esame degli infortuni; la sorveglianza sui turni di servizio del personale; l'assunzione del giuramento del personale di ferrovie private avente mansioni di polizia; l'esame, per parere, delle disposizioni relative all'esercizio, ecc.

L'Ispettorato generale è diretto da un *ispettore generale* con un *aggiunto*, ed è diviso in vari Ispettorati, costituiti di regola da un *ispettore capo* e da vari *ispettori* e *commissari*.

Le mansioni dell'Ispettorato generale sono ripartite fra i vari Ispettorati per gruppi di linee, od anche per materie di affari, come, per esempio, ponti, materiale rotabile, ecc.

Gli ispettori capi, ispettori e commissari incaricati della sorveglianza dell'esercizio sono scelti tra i funzionari (impiegati di concetto) che hanno appartenuto almeno per cinque anni al servizio attivo.

Tutti i funzionari dell'Ispettorato percorrono frequentemente le linee sottoposte alla loro sorveglianza, e, verificando delle anomalie, danno le disposizioni perchè siano eliminate. Tali disposizioni, secondo l'importanza del provvedimento, sono date o verbalmente o per mezzo di ordine

scritto alla competente Direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato o al più alto funzionario direttivo delle ferrovie private.

Soltanto nei casi d'urgenza che interessino la sicurezza dell'esercizio, i funzionari dell'Ispettorato sono autorizzati a provvedere direttamente. In tali casi dispongono di tutto il personale del servizio attivo, con la facoltà di applicare l'immediata sospensione del servizio agli impiegati ed agenti che si rendessero colpevoli di gravi mancanze.

Ufficio centrale di ripartizione veicoli. — Questo ufficio è pure alla diretta dipendenza del Ministero. Ne è a capo un *direttore*, e provvede alla ripartizione dei veicoli fra le circoscrizioni delle varie Direzioni compartimentali, al controllo dei veicoli che circolano su ferrovie straniere, alla statistica dell'utilizzazione dei veicoli, ecc.

Direzioni compartimentali. — Alla immediata dipendenza del Ministero sono stabilite inoltre 11 Direzioni compartimentali, le quali provvedono all'esecuzione di tutti i servizi attivi dell'esercizio.

I limiti dei compartimenti sono fissati con speciale riguardo alle necessità dell'esercizio delle linee di maggior traffico, ed in modo che ogni Direzione possa facilmente dominare (*beherrschen*) tutto il servizio della sua circoscrizione.

Per le nuove costruzioni di speciale importanza vengono poi istituiti appositi *uffici di costruzione* alla dipendenza diretta del Ministero o di una Direzione compartimentale.

Ad ogni Direzione è preposto un *direttore*, al quale sono addetti, a seconda del bisogno, un sostituto amministrativo ed uno tecnico.

Alla dipendenza di questi stanno i funzionari (*relatori*), incaricati della trattazione delle pratiche ripartite secondo i vari rami del servizio. Infine ad ogni Direzione è addetto il conveniente numero d'impiegati d'ordine.

Le Direzioni compartimentali, nei limiti della loro circoscrizione, hanno la rappresentanza dell'amministrazione verso i terzi; hanno facoltà di assumere, trasferire e collocare a riposo gli impiegati delle ultime classi, il basso personale, gli inservienti, ecc.; redigono i progetti di lavori e forniture e provvedono alle relative aggiudicazioni per quanto non è riservato al Ministero; stabiliscono transazioni in materia commerciale entro determinati limiti di spesa; formulano proposte per modificazioni di tariffe, ecc.

Per la sorveglianza diretta dell'esercizio, le Direzioni dispongono inoltre di speciali *controllori dell'esercizio*.

Presso ogni Direzione è pure istituita una *cassa*, la quale provvede ai pagamenti e raccoglie gli introiti di tutte le stazioni dipendenti.

Alcuni servizi che debbono essere condotti con unità di criteri, sono accentrati in una stessa Direzione compartimentale per tutte le ferrovie dello Stato o per gruppi di Direzioni.

Così, per esempio, sono accentrati nella sola Direzione di Vienna: l'accertamento del fabbisogno di materiale metallico d'armamento, di opere metalliche e di pezzi di ricambio del materiale rotabile, le prove del carbon fossile, le questioni relative ai treni di lusso, ecc.

Inoltre, per la trattazione di questioni di esercizio di carattere generale, il Ministero convoca in speciali *conferenze* i direttori od anche i funzionari dipendenti dalle Direzioni interessate.

Uffici locali. — Gli ultimi organi del potere esecutivo, di cui dispongono le Direzioni compartimentali, sono costituiti dai seguenti uffici locali: *sezioni di manutenzione*; *uffici di stazione*, i quali provvedono al servizio di movimento, e quando hanno speciale importanza, prendono il nome di *uffici dell'esercizio*; *uffici di trazione*; *uffici delle officine*; *magazzini del materiale*.

In casi speciali, come per l'esercizio di ferrovie locali o di linee non collegate alla rete principale, vengono anche istituiti, alla dipendenza delle Direzioni, degli *uffici direttivi dell'esercizio*, i quali, per le linee loro affidate, provvedono a tutti i rami del servizio. (Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

Traforo del Sempione.

Il nostro solerte corrispondente ci scrive da Iselle, 20:

« I lavori di scavo furono ripresi lunedì u. s. con mute di 8 ore in tutti i cantieri, salvo quello di avanzata del tunnel I, ove, causa un franamento di roccia poco consistente, si sta sgombrando gli ultimi 5 metri di cunicolo dai blocchi caduti, lavoro reso difficile e penoso per il continuo irrompere delle acque termali. Intanto si avanza col tunnel II, ove domani, venerdì, si riprenderà la perforazione meccanica, trovandosi il cunicolo per ora affatto all'asciutto. Se si potrà avanzare col cunicolo II senza attraversare grosse vene di acqua calda, la battaglia è vinta, altrimenti il ritardo, che già ha subito l'incontro dei due attacchi, potrà essere notevole. Le murature di rivestimento che ora si trovano alla progressiva 7900 vengono spinte con tutta forza per averle all'epoca dell'incontro più vicino possibile ai cantieri di scavo. Analogamente si procede sul versante di Briga.

« Martedì visitarono le gallerie, spingendosi sino alle sorgenti termali dell'avanzata, i signori senatore Severino Casana, comm. V. Crosa e cav. Arturo Ceriana, i quali ebbero parole di lode ed incoraggiamento per l'Impresa, che certamente non cederà le armi sino a tanto che i suoi mezzi finanziari glielo permetteranno e procurerà di dare ultimato il lavoro nel minor tempo possibile ».

Per gli Istituti di Previdenza del personale ferroviario.

Si è riunita, sotto la presidenza dell'onorevole Saporito, la Commissione plenaria per l'accertamento dei disavanzi degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Fu data comunicazione del lavoro finora compiuto dalle due Sotto Commissioni: quella tecnica, che ha il compito di determinare l'entità dei disavanzi; quella legale per l'accertamento delle eventuali responsabilità delle Società ferroviarie, circa detti disavanzi.

Dopo lunga discussione si è deliberato di continuare alacramente negli ingenti lavori per poterne presentare prossimamente al Governo i risultati.

Per l'acquedotto pugliese.

Il Consiglio dei Ministri ha deliberato sul regolamento e sul capitolato per la concessione della costruzione e dell'esercizio dell'acquedotto pugliese.

In questi giorni il regolamento e il capitolato saranno sottoposti alla sanzione sovrana.

Appena il decreto reale sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, si bandirà la gara internazionale, per la quale si sono abbreviati i termini.

Servizio diretto, viaggiatori, bagagli e posta tra la Sicilia ed il Continente.

La Società esercente la Rete Sicula, prevedendo che per il mese di dicembre del corrente anno saranno pronti a Villa San Giovanni i seguenti impianti: a) l'invasatura per l'attacco dei *ferry boats*; b) parte del fabbricato viaggiatori; c) i due binari davanti al fabbricato viaggiatori allacciati coi binari d'accesso ai *ferry-boats*; d) la rampa d'accesso al binario mediterraneo, lato Battipaglia; propose alla Società Mediterranea di attuare

entro quel mese, in occasione del cambiamento di orario per la stagione invernale, un servizio provvisorio riguardante soltanto i viaggiatori, i bagagli e la posta coi treni diretti del Continente alla Sicilia e viceversa, con coincidenza a Villa San Giovanni-Porto, tracciando il relativo programma di servizio.

A tale proposta ha aderito la *Mediterranea*, la quale alla sua volta propose di concertare le condizioni del servizio provvisorio d'accordo col R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

In seguito a ciò è stata indetta una riunione, alla quale intervenne anche un rappresentante dell'Amministrazione delle Poste.

Alla riunione presero parte:

Per il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, i signori: Calvori comm. Icilio, R. Vice-Ispettore Generale; Rodini cav. ing. Severino, R. Ispettore-Capo; Zucchi comm. ing. Pietro, R. Ispettore-Capo; De Pretto cav. ing. Augusto, R. Ispettore principale; De Luca cav. avv. Biagio, R. Ispettore principale; Franzero cavaliere ing. Giovanni Guido, R. Ispettore principale;

Per il Ministero delle Poste e dei Telegrafi: Venturi Giuseppe, Segretario;

Per la Mediterranea: Fontanelli cav. Rosario; Ciraolo cav. ing. Antonino; Mantovani cav. Mariano; Germano ing. Lino; Capo ing. Giuseppe; ing. Rizzo, e Spasiano Ferdinando;

Per la Sicula: Nico cav. ing. Antonio, e Demedio cav. Antonino.

Nella Conferenza sono stati presi fra gli intervenuti gli accordi seguenti: « I viaggiatori, i bagagli, la posta e le merci viaggianti coi treni diretti coincidenti mediterranei e siculi saranno istradati per la via di Villa San Giovanni, ammettendo al transito diretto sul *ferry-boat* un carro a bagagli, una carrozza postale ed una carrozza mista di prima e seconda classe ».

Per conseguenza i treni diretti mediterranei dovranno scendere alla stazione di Villa San Giovanni-Porto; il treno proveniente da Battipaglia farà servizio a quella stazione, e dopo staccati i veicoli che proseguono sul *ferry-boat*, tornerà indietro per salire a Villa San Giovanni-Città e proseguire per Reggio; alla sua volta il treno proveniente da Reggio si fermerà a Villa S. Giovanni-Città, indi scenderà al porto, ed attaccati i veicoli provenienti dal *ferry-boat*, proseguirà per Battipaglia.

Circa le modificazioni e sistemazioni da apportarsi all'orario dei treni in dipendenza della attivazione del servizio dei *ferry-boats* fra Villa San Giovanni e Messina, i conferenti hanno concordemente stabilito il principio che, innanzi tutto, debba provvedersi al servizio diretto fra Roma, Napoli e Palermo sui due sensi e che tutti gli altri debbano a questo subordinarsi in quanto da esso possano dipendere. Si è concluso che il treno 3 mediterraneo Roma-Napoli-Villa San Giovanni, manterrà l'orario attuale e che perciò la Sicula porterà alle stazioni terminali dei suoi treni coincidenti l'anticipazione dipendente dal guadagno di tempo risultante dal passaggio da Villa San Giovanni. Nel senso Palermo Roma il minor tempo occorrente per il viaggio sarà utilizzato in parte posticipando la partenza del treno da Palermo, ed in parte migliorando la marcia del treno mediterraneo 2, che, per la ristrettezza d'orario e per numerosi rallentamenti che deve rispettare va soggetto a continui, inevitabili ritardi, e facendo arrivare il detto treno una decina di minuti prima a Napoli per riguardo alla coincidenza per Roma. In coerenza a quanto sopra, e salvo piccole varianti che possono dipendere dallo

studio di dettaglio da farsi, si stabilirono i seguenti estremi di massima:

Treno discendente.

Napoli part. 19.25
Villa San Giovanni arr. 7.25; part. 7.40
Messina-Porto arr. 8.15; part. 8.25
» » Centrale arr. 8.30; part. 8.45
Palermo arr. 14.15.

Treno ascendente.

Palermo part. 12.15
Messina Centrale arr. 17.50; part. 17.55
» Porto arr. 18.00; part. 18.20
Villa San Giovanni arr. 18.55; part. 19.20
Napoli arr. 7.20.

Su proposte dei Delegati della Sicilia si farà arrivare a Messina-Porto la corsa marittima alle ore 8, facendola partire alle 7.15 da Reggio per metterla in coincidenza ai diretti per Catania e Palermo. Ciò stante la *Mediterranea* anticiperà il suo accelerato 81 in modo da collocarlo coll'indicata corsa marittima, spingendola fino a Porto dove arriverà alle 7.5 mantenendo così inalterata l'esistente comunicazione mattutina fra la linea Fornà e la Sicilia. La corrispondenza di ritorno dalla Sicilia verso la linea Fornà sarà pure mantenuta a mezzo di una corsa marittima che partendo da Messina-Porto alle ore 18.40 arriverà alle 19.30 a Reggio-Porto dove troverà la corrispondenza col treno 84, che avrà origine da quest'ultima stazione muovendone alle 19.40. Le corse marittime intermedie fra Messina e Reggio, nei due sensi, saranno mantenute inalterate per esigenze del servizio locale e per l'inoltro dei carri derrate. Sarà inoltre mantenuto l'attuale numero di corse tanto fra Messina e Villa San Giovanni, quanto fra Messina e Reggio, utilizzando, oltre i *ferry-boats*, anche l'altro piroscalo ordinario. A Villa San Giovanni le coincidenze saranno stabilite oltre che coi treni diretti 2 e 3 anche coi treni 904, 907 e 940 limitando, ben inteso, per questi ultimi il servizio ferroviario alla stazione di Villa San Giovanni-Città.

> <

Sussidi per lavori pubblici.

Il Consiglio dei Ministri ha approvato il regolamento per la concessione di sussidi alle provincie e ai Comuni per lavori di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane e le corrosioni dei fiumi e torrenti, e ai Comuni per le opere di difesa degli abitati contro le frane o le corrosioni dei fiumi e torrenti.

> <

Ferrovia Ascoli-San Benedetto.

(Esercizio economico).

Sappiamo che è in corso il Decreto Reale col quale verrà disposto che venga applicato sulla ferrovia Ascoli-San Benedetto, a titolo di esperimento, l'esercizio economico limitato ai soli trasporti dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle biciclette, con le modalità e condizioni tecniche che saranno determinate con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, sentito il Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Ai trasporti fatti in conformità al nuovo sistema di esercizio, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542 e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0/0.

L'esercizio economico sulla detta linea è stato proposto dalla Società esercente la Rete Adriatica in considerazione che la linea stessa per la sua ubicazione e pel reddito si trova nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901 n. 220.

I prezzi che si applicheranno al trasporto dei viaggiatori in servizio economico figurano in una apposita tariffa la quale, in relazione a quanto dispone la predetta legge, presenta una riduzione media del 40 0/0 sui prezzi della tariffa normale, ivi compresa l'imposta governativa del 2 0/0, la sovrainposta del 1/2 0/0 e la tassa di bollo dell'1 1/2 0/0.

La velocità massima dei treni sarà di 35 km. all'ora nei tratti di linea non presenziati ed in quelli presenziati in base di 40 km.

La Società esercente, a misura che se ne presenti l'opportunità, avrà l'obbligo di sottoporre all'approvazione del R. Governo quelle tariffe locali che, tenuto conto delle esigenze della linea, meglio valgano a svilupparne il traffico.

Così pure avrà l'obbligo di provvedere all'aumento di una coppia di treni viaggiatori su della linea se e quando i bisogni del traffico lo richiederanno; tale coppia sarà aggiunta, in ogni caso, ove si sia verificato un aumento di introito lordo per viaggiatori e bagagli di L. 1500 al chilometro in un anno.

Disposizioni nel servizio dei Lavori Pubblici.

Sono state pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* le seguenti disposizioni concernenti il servizio dei Lavori Pubblici:

a) Regio Decreto col quale è approvato il testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie;

b) Regio Decreto pel quale le strade comunali dei Balbi, dal Comune di Castiglione Tinella per S. Martino e Balbi, al confine con la provincia di Alessandria, e di San Carlo, dall'innesto con la precedente al confine medesimo, sono iscritte nell'elenco delle provinciali di Cuneo;

c) Decreto Reale che sostituisce alla stazione di Casalcermelli la stazione di Castellazzo-Casalcermelli nella ferrovia Alessandria-Ovada;

d) Decreto Reale che concede l'esercizio economico, a titolo di esperimento, alla linea ferroviaria Rovigo-Chioggia;

e) Regio Decreto che approva sette varianti al piano regolatore di ampliamento del circondario esterno di Milano approvato con la legge 11 luglio 1889;

f) Decreto Reale che approva lo statuto del Consorzio costituitosi tra vari Comuni per la concessione della ferrovia Monza-Besana-Molteni-Oggiono;

g) Regio Decreto col quale è stata dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di una chiesa nel Comune di Montedoro;

h) Decreto Reale col quale è stato sciolto il Consiglio d'amministrazione del Consorzio idraulico di scolo « Cavo Laura Papparina » in provincia di Modena, e nominato R. Commissario per l'interinale gestione del Consorzio stesso il signor Enrico Del Buttero, ragioniere presso la Prefettura di Modena.

R. Decreto n. 544 che approva la tabella che determina la spesa da erogarsi per costruzioni stradali straordinarie — RR. Decreti nn. 546 e 547 che introducono alcune modificazioni nel regolamento e nello statuto della Cassa Nazionale per la invalidità e la vecchiaia degli operai.

Opere pubbliche diverse.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici, on Tedesco, ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare complessivo di oltre L. 500,000:

Lavori e spese per opere stradali diverse nella provincia di Salerno, per L. 43,000;

Lavori stradali diversi nelle provincie di Avellino, Cuneo e Reggio Calabria, L. 20,115;

Difesa in pietrame della sponda destra di Po alla fronte Sette dei Benedettini, L. 134,000;

Ritiro dell'argine sinistro del Santerno alla botte Diana (Ravenna), L. 20,000;

Lavori suppletivi di bonifica della Piana di Rosarno (Reggio Calabria), L. 38,750;

Lavori ferroviari diversi, L. 275,000.

> <

Tariffa differenziale per i viaggiatori.

Siamo informati che al Ministero dei Lavori Pubblici venne raccomandata vivamente dal commercio l'introduzione, in occasione del nuovo assetto da dare alle ferrovie del Regno dopo il 30 giugno 1905, della tariffa differenziale per i viaggiatori, e più precisamente per i viaggi di corsa semplice, invitando le Amministrazioni ferroviarie a studiare la cosa dal punto di vista della pratica applicazione della richiesta riforma. La configurazione geografica del nostro paese e la spesa notevole che si incontra con la tariffa ordinaria per attraversarlo da un capo all'altro, certamente giustificano una simile proposta. Ma l'applicazione di essa non sarà punto facile e presenterà anzi gravissime difficoltà, specialmente per l'incaglio che ne potrebbe derivare al servizio delle biglietterie: tanto che riteniamo per certo che i vantaggi derivanti al pubblico dal sistema differenziale della tariffa dei viaggiatori non sono tali da superare le difficoltà e gli inconvenienti che la tariffa stessa procurerebbe all'azienda ferroviaria.

> <

Commissioni per il piano regolatore dei porti e per la silvicoltura.

Con recente Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici il cav. Domenico Lo Gatto, reggente l'Ufficio del Genio Civile di Livorno, è stato chiamato a far parte della Commissione per il piano regolatore dei principali porti del Regno, istituita con Decreto 26 gennaio 1904, con incarico di studiare i bisogni dei principali porti e di proporre i provvedimenti necessari a soddisfare convenientemente le esigenze del commercio e della navigazione attuali e quelle che si potranno presumibilmente verificare entro il prossimo ventennio.

— Con altro provvedimento del Ministro dei Lavori Pubblici il cav. uff. avv. Nicola Nardulli, Direttore Capo di Divisione al Ministero stesso, è stato nominato membro della Commissione permanente istituita per la tutela della silvicoltura nel bacino del Sele, a protezione del costruendo acquedotto pugliese.

> <

La Commissione Centrale per la derivazione di acque pubbliche.

Con suo recente decreto, il Ministro dei Lavori Pubblici ha ricostituito la Commissione centrale per l'esame preventivo delle domande di derivazione delle acque pubbliche.

Detta Commissione fu costituita come segue:

Presidente: Maganzini comm. ing. Italo, Ispettore del Genio Civile, Presidente della sezione idraulica del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Membri effettivi: 1) Baccarini comm. avv. Guglielmo, sostituto avvocato erariale generale; 2) De Cornè cav.

ing. Raffaele, ispettore superiore del Genio Civile, membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici; 3) Miceli cav. ing. Domenico, ispettore superiore del Genio Civile, membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici; 4) Rota comm. ing. Cesare, R. ispettore superiore, membro del Comitato delle Strade Ferrate; 5) Bernasconi comm. ing. Giuseppe, vice direttore generale del Catasto e degli Uffici tecnici presso il Ministero delle Finanze; 6) Callegari comm. prof. Gherardo, ispettore generale nel Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio; 7) De Casa cav. ing. Stefano, R. ispettore capo-tecnico delle Strade Ferrate; 8) Nardulli cav. avv. Nicola, direttore capo Divisione nel Ministero dei Lavori Pubblici; 9) Gavazzi ing. Pietro, industriale, delegato dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio.

Membri aggregati: 1) Piacentini cav. Settimio, colonnello di Stato Maggiore (Ministero della Guerra); 2) Mazocchi comm. Claudio, colonnello del Genio in posizione ausiliaria, delegato dal Ministero della Guerra; 3) Moneta cav. Giovanni, tenente colonnello, capo reparto dell'Ufficio del Genio presso il Ministero della Marina, delegato dal detto Ministero; 4) Tremontani cav. ing. Vittorio, rappresentante la Società delle Ferrovie del Mediterraneo; 5) Rinaldi cav. ing. Rinaldo, o in di lui vece Piovano cav. ing. Vincenzo Carlo, in rappresentanza della Società delle Ferrovie dell'Adriatico.

Segretario: Boschi cav. ing. Leonida, capo sezione tecnico nel Ministero dei Lavori Pubblici (R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate).

Segretario aggiunto: Delgregorio cav. avv. Francesco Ettore, segretario nel Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione generale delle opere idrauliche).

><

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato recentemente il seguente parere riguardante la *Navigazione del Tevere*: « Dal complesso delle disposizioni del regolamento 8 agosto 1884, n. 2604, per la navigazione del Tevere, risulta obbligatorio il servirsi, nel trasporto di materiali con natanti, esclusivamente di personale patentato. La mancanza di speciali sanzioni per l'inosservanza di tale obbligo, non toglie all'Autorità amministrativa di procedere a carico dei contravventori in base all'art. 378 della legge sui lavori pubblici. Ma è incompetente l'Autorità amministrativa a decidere sulle indennità reclamate dal personale patentato per non essere stato assunto in servizio dai natanti ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

1) La concessione accordata alla Ditta Anacleto Cirila per trasporti di pietre greggie o grossolanamente lavorate da Domodossola e da altre località a Milano, è stata rinnovata per un altro anno a decorrere dal 1° luglio 1904;

2) È stata concessa la rinnovazione per un altro anno ed alle medesime condizioni della concessione accordata alla Ditta Chierichetti e Torriani, per trasporto di sego depurato in pani da Roma Trastevere a Rifredi;

3) È stato concesso all'Impresa Gagliardi di effettuare i suoi trasporti di pietra da Castelplanio e Serra San Quirico ad Ancona, coll'abbuono uguale alla differenza che esiste fra la serie H e la serie I della tariffa speciale n. 121 P. V. La concessione è valida per un anno, ed il quantitativo minimo d'impegno è fissato in tonnellate 1000;

4) La concessione accordata alla Ditta Cristoforo Svaluto Moreolo per trasporto di legnami da Belluno a Venezia, venne rinnovata fino a tutto giugno 1905, diminuendo il quantitativo ad 800 tonnellate;

5) È stato concesso alla Ditta Eredi di Giuseppe Tron di effettuare i suoi trasporti di talco a carro completo da Torre Pellice a Pinerolo per gli scali marittimi di Genova e per Modane-transito e Pino-transito, coll'abbuono del 10 0/0, fermo l'integrale diritto fisso. Il quantitativo minimo di trasporto è fissato in tonnellate 1000, e la concessione è valida per un anno;

6) La concessione accordata alla Ditta Grassi, Schenk e Comp. per trasporto di legname di quercia, di faggio, ecc., da Bares (Ungheria), è stata rinnovata fino al 30 giugno 1905, riducendo il quantitativo a tonn. 180.

— Con Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, relativa all'aggiunta, da introdursi nella tariffa eccezionale n. 18 del servizio diretto italo-svizzero, con effetto dal 1° ottobre 1904, dell'avvertenza (5) relativa alle spedizioni di cetone greggio dagli scali di Genova, in partite di almeno 7500 kg. per vagone, o pagabili per tale peso minimo, destinate a Berna, via Pino, dipendentemente dalla istituzione del nuovo prezzo di L. 0.94 in luogo di quello di L. 1.04 per quintale, finora in vigore.

— Con altro Decreto dei prefati Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata altra proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, riguardante l'ammissione al trasporto a grande velocità delle spedizioni di fosforo amorfo (rosso) non eccedenti i 50 chilogrammi per spedizione, solo però quando è contenuto in tubetti metallici brevettati Posthoff, racchiusi in casse.

— Per la inserzione nella « Raccolta ufficiale delle Leggi e dei Decreti del Regno », è stato inviato al Ministero di Grazia e Giustizia il recente Decreto Reale col quale, a far tempo dall'ottobre 1904 ed a tutto dicembre stesso anno, per l'esportazione in Austria-Ungheria dei vini comuni in botti o fusti da spedirsi a quell'impero per i transiti di terra (Cormons, Peri, Pontebba), con percorso di almeno 600 chilometri sulle strade ferrate, o cumulativamente su di esse e sulle linee di navigazione sovvenzionate dal Governo italiano, sarà applicata la tariffa 1055 bis, piccola velocità, valevole per i trasporti sulle linee delle Strade ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, la quale, in confronto della tariffa normale, presenta una riduzione di circa il 60 0/0.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

Con una recente sentenza della Corte di Cassazione di Roma si stabilisce quanto appresso:

« Gli impiegati ferroviari non possono pretendere che siano loro applicate le norme contenute negli organici delle cessate Amministrazioni alle quali essi appartenevano, invece di quelli compilati dalle Società attuali, in obbedienza all'art. 103 dei capitoli annessi alle Convenzioni ferroviarie del 1885. La formazione di tali organici e il diritto di controllo del Governo furono stipulati nell'interesse precipuo del pubblico servizio ferroviario. È quindi improponibile l'azione dei singoli impiegati ferroviari diretta ad impugnare la validità degli organici dopo che essi furono, nei rapporti fra Governo e Società, riconosciuti regolari ».

— In materia di trasporti di merci e viaggiatori per ferrovia, si hanno i seguenti recenti giudicati:

a) *Corte di Cassazione di Roma.* — « Quando il mittente di una merce, gravata da assegno, non abbia potuto prontamente riscuotere l'importo dell'assegno, perchè la stazione di arrivo abbia tardato nell'inviare alla stazione di partenza l'avviso di aver riscosso dal destinatario l'importo stesso, l'Amministrazione ferroviaria è tenuta non solamente a pagargli gli interessi legali, secondo quanto dispongono pel mandato gli art. 1750 Cod. civ. e 355 Cod. comm., ma anche a risarcirgli i maggiori danni che egli provi di aver sofferto per la ritardata esecuzione di un obbligo che era inerente al contratto di trasporto »;

b) *Corte di Cassazione di Torino.* — « Lo smarrimento della bolletta di cauzione, che è destinata a trasportare la merce per ferrovia, obbliga l'Amministrazione al risarcimento dei danni che ne derivano al destinatario »;

c) *Corte d'Appello di Milano.* — « Gli scontri ferroviari si presumono, fino a prova contraria, derivati da colpa della Società esercente. All'azione di danno che compete ai viaggiatori non si applica la prescrizione semestrale stabilita nell'art. 926 del Codice di commercio e nell'art. 146 delle Convenzioni ferroviarie 6 aprile 1885 (allegato D) ».

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Lavori linea Bologna-Pistoia).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione le convenzioni stipulate con la Provincia di Bologna e col Comune di Sasso per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della Rupe di Sasso sulla linea Bologna-Pistoia.

(Provvista di locomotive, carrozze, ecc.).

L'Adriatica ha presentato per l'approvazione la proposta per la provvista di 54 locomotive, 150 carrozze, 50 bagagliai e 1360 carri diversi.

(Contratti da approvare).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le seguenti Ditte:

Standinger Waggonfabrik di Botenwald, presso Standing, per la fornitura di 20 carrozze di 3^a classe, serie CN con freno e di 20 carrozze di 3^a classe, serie CN senza freno;

Carel ainè, Fauché et C., di Lemans (Francia), per la fornitura di 9 carrozze di 2^a classe, serie BN con freno e 10 senza freno;

Società Anonima Franco-Belga, di Raimes-Nord (Francia), per la fornitura di n. 6 bagagliai per treni omnibus, serie DN;

Carminati, Toselli e C., di Milano, per la fornitura di 4 carri-serbatoi per il trasporto del gas, serie Lg;

Officine Meccaniche di Milano, per la fornitura di 6 bagagliai per treni omnibus, serie DN;

Officine Nazionali di Savigliano, per la fornitura di 20 carrozze di 3^a classe, serie CN senza freno e di 20 carrozze miste di 1^a e 2^a classe, serie A B N con freno a mano;

Società Ernesto Breda, di Milano, per la fornitura di 20 carrozze di 3^a classe, serie CN senza freno e di 30 carrozze miste di 1^a e 2^a classe, serie A B N con freno;

Maurizio Ferrero, di Firenze, per la fornitura d'una stadera a ponte a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate;

Società Ligure Metallurgica, per la fornitura di 7000 piastre di acciaio fuso per passaggi a livello;

Antonio Opassi, di Torino, per la fornitura di 3 stadera a ponte a rotaia continua, della portata di 30 tonnellate;

Fonderie e Acciaierie di Terni, per la fornitura di tonn. 1814 di rotaie d'acciaio, del modello RA 36 S e di tonn. 72 di rotaie di acciaio del modello N. 2 ex A1;

Officine già Fratelli Diatto, di Torino, per la fornitura di 20 carrozze di 3^a classe CN e di 30 carrozze di 2^a classe, serie BN senza freno;

Officine Meccaniche di Milano, per la provvista di 80 carrozze di 3^a classe, serie CN con freno a mano, di 46 carrozze miste di 1^a e 2^a classe, serie A B N senza freno a mano e di 21 carrozze di 2^a classe, serie BN con freno a mano.

(Biglietti di andata-ritorno).

L'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata-ritorno per le tre classi dalla stazione di Casalmaggiore a quella di Milano.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Contratti da approvare).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte seguenti:

Tommaso Barberio, di Nicastro, per la parziale ricostruzione del rivestimento in galleria Caprioli fra le nicchie 48 e 54 sulla linea Battipaglia-Reggio;

Giuseppe Negri, di Grignasco, per l'ampliamento e sistemazione generale della stazione di Novara;

Maurizio Carones, di Valenza, per i lavori di raddoppio del binario fra le stazioni di Valenza e di Tor-reberretti;

Angelo Zaccheo, di Novi Ligure, per l'ampliamento della stazione di Novi-città;

Della Carlina Ing. Gentile e C., di Milano, per la costruzione dell'impalcatura metallica per il sottovia dei Cappuccini nella stazione di Novi-città.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi in Milano il 21 andante dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta Magliola e figli di Biella, per fornitura di 25 carri coperti a due assi per trasporto grani;

Colla Ditta ing. Romano Righi e Comp. di Reggio Emilia, per fornitura di 25 carri come sopra;

Colla Ditta Giuseppe Dossi di Milano, per fornitura di kg. 25,000 di cordicella per copertoni;

Colla Anglo-Italian Hemp Spinning Company di Ferrara, per fornitura di kg. 25,000 di cordicella per piombare carri;

Colla Ditta Piaggio e Comp. di Sestri Ponente, per fornitura di mc. 850 di legname pitch-pine in tavole segate a quattro fili paralleli;

Colla Società Industriale e Commerciale Meridionale di Napoli, per fornitura di mc. 400 di legname come sopra;

Colla Ditta Marra Fortunato di Napoli, per fornitura di mc. 450 di legname abete in tavole ed in pezzi segati;

Colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano, per fornitura di kg. 70,000 di bolloni in ferro omogeneo per armamento;

Colla Ditta G. Bologna e Comp. di Milano, per for-

nitura di 234,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società delle Ferriere Italiane di S. Giovanni Valdarno, per fornitura di 20,650 stecche in acciaio per armamento;

Colla Società suddetta, per fornitura di 104,625 piastre ordinarie in ferro omogeneo per armamento;

Colla Società suddetta, per fornitura di tonn. 1225 di rotaie d'acciaio fuso Martin-Siemens;

Colla Ditta Margara ing. Paolo di Massa, per ampliamento del servizio merci P. V. in stazione d'Avenza.

(Gara piattaforme provvisoriamente deliberata).

Il 12 corrente, presso la Rete Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto della fornitura e posa in opera di due piattaforme girevoli del diametro di metri 18. Concorsero 10 Ditte, e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Società per le Officine di Savigliano.

> <

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Sostituzione di un sottovia pedonale di luce m. 1.50 al passaggio a livello esistente al km. 18.533 della linea Colico-Sondrio, per L. 2140.

Spostamento della stadera a ponte del servizio merci nella stazione di Treviglio, per L. 430.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Castellucchio sulla linea Cremona-Mantova, per L. 7500.

Costruzione della platea per il lavaggio e la disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nelle stazioni di Terontola, Arezzo e San Giovanni Valdarno, per L. 13,880.

RETE MEDITERRANEA:

Sistemazione delle frane ai km. 31.005 e 36.049 della linea Torino-Genova, fra le stazioni di Villanova e Villafraanca, per L. 5150.

Risanamento del piano terreno del fabbricato viaggiatori della stazione di Pofi-Castro, per L. 1500.

Ripristino e difesa della condotta d'acqua del rifornitore della stazione di Marcellinara, per L. 10,100.

Riparazione dei danni prodotti dalla piena del torrente Alli ai km. 287.772 e 288.262, e ricostruzione del manufatto al km. 288.220 fra le stazioni di Simmeri e di Catanzaro Marina, per L. 7070.

> <

Proposte di nuovi lavori

approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Rifacimento di un deviatoio semplice nella stazione di Domigliara, sulla linea Verona-Peri, per L. 800.

Costruzione di un sotto-passaggio di luce metri 2.50 nella stazione di Montepagano-Rosburgo al km. 321.529 della linea Bologna-Otranto, per L. 3000.

Impianto di 38 cisterne in cemento e costruzione di 6 pozzi ordinari per servizio d'acqua potabile in diversi fabbricati del tronco Giulianova-Termini per L. 38.800.

Ricostruzione del ponticello al km. 38.025 e di quello sottopassante la contigua via Bandita, sulla linea Bologna-Ancona, per L. 2300.

Sostituzione di stadera a ponte nelle stazioni di Verona P. V. di S. Quirico e di Manfredonia, per L. 7170.

Sistemazione degli scoli delle acque nel piazzale esterno della stazione di Gallipoli, per L. 6300.

il sarrimento e completamento della massicciata fra i

km. 207.587 e 208.144 fra Rogoredo e Melegnano, per L. 6480.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori di riattamento dell'argine sinistro del Rio Grot presso Premosello a monte della ferrovia danneggiata dalle piene, sulla linea Gozzano-Domodossola, per L. 200.

Ricostruzione di marciapiedi nella stazione di Airasca sulla linea Torino Pinerolo, per L. 925.

Applicazione di un braccio girevole da gru idraulica alla vasca del rifornitore della stazione di Chiavari, per L. 1200.

Ricostruzione della spalla dei muri d'ala e di risvolto dal lato Cecina del ponte Decimo II° al km. 302.715 della Cecina-Volterra, per L. 1700.

Parziale ricostruzione con rafforzamento del muro di sostegno fra i km. 17.541 e 17.611 della linea Alessandria-Cavallermaggiore, per L. 5500.

Impianto dell'illuminazione a gas nella baracca in muratura per l'agenzia di città nella stazione centrale di Napoli, per L. 400.

Riparazioni alle coperture di alcuni fabbricati fra Civitavecchia e Grosseto, per L. 220.

Riparazioni dei danni causati alle coperture di alcuni fabbricati fra Grosseto e Cecina, per L. 700.

RETE SICULA:

Sistemazione del passaggio a livello al km. 8.338 lungo la linea Palermo-Porto Empedocle, per L. 350.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ovada-Alessandria. — Il Consiglio Comunale di Ovada, allarmato perchè il progetto, allestito dalla Società Veneta, rovinerebbe la libera viabilità e l'espansione edilizia, nell'ultima adunanza decise di far pratiche presso il Ministero dei Lavori Pubblici perchè venga adottato il contro-progetto fatto dagli ingegneri di Ovada.

Ferrovia Russi-Faenza. — In un'adunanza tenuta la settimana scorsa a Ravenna tra i Presidenti della Camera di Commercio e della Deputazione provinciale, i rappresentanti dei Comuni di Ravenna, Russi, Faenza, Lugo, Massalombarda e Cotignola, si trattò del raccordo ferroviario Russi-Faenza. In massima fu approvato il progetto Tramontani e i Comuni rappresentati si quotarono per accumulare la somma di L. 15,000 per destinarla a studiare il progetto stesso.

Ferrovia Reggio-Ciano d'Enza. — Si è costituito a Reggio Emilia un Consorzio delle Cooperative della provincia, allo scopo di assumere l'impresa della costruzione del nuovo tronco ferroviario Reggio-Ciano d'Enza.

Ferrovia Livorno-Vada. — La Corte dei Conti, dovendo procedere alla registrazione del decreto che approva la convenzione tra lo Stato e la provincia di Livorno per la concessione della ferrovia Livorno-Vada, ha fatto alcuni rilievi ai quali il Ministro dei Lavori Pubblici ha risposto subito dando opportuni schiarimenti, cosicchè ogni difficoltà è stata appianata.

Per un nuovo valico appenninico da Genova. — Accennammo a suo tempo, estendendoci parecchio, sul numero dei progetti allo studio in merito al nuovo valico appenninico da Genova.

Ora quella Camera di Commercio ha votato in proposito il seguente ordine del giorno:

« La Camera, presa cognizione delle comunicazioni della Deputazione Provinciale relativamente alla nuova linea che deve collegare il porto di Genova alla Valle Padana; mentre plaude all'interessamento per un nuovo valico addimostato dal Consiglio provinciale; conferma i precedenti suoi deli-

berati; e fa voti che la Commissione governativa cui è demandato lo studio comparativo sui diversi tracciati, emetta il suo giudizio, affinché liberato il cammino dal dissidio sui tracciati, con forze unite si addivenga alla legittima pressione sul Governo, perchè si esca finalmente dal campo dello studio per entrare in quello dei fatti.

« Fa pure voti perchè la linea prescelta sia pianissima, direttissima e risponda a tutte le esigenze di un facile esercizio e della massima potenzialità ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascsero a L. 5,352,193, con un aumento di L. 169,983.56 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 49,276,946, presentando un aumento di L. 1,845,434.89 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascsero a lire 5,889,397.40, con un aumento di lire 186,996.79 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 118,736,080.98, e presenta un aumento di L. 7,180,301.16 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie federali Svizzere. — *Gli infortuni nel 1903.* — Durante la scorsa annata la cifra totale dei passeggeri sulle ferrovie federali fu di 50,363,677.

Si ebbero 88 casi d'infortunio, dei quali 18 mortali.

La media dei casi sopra 1 milione di passeggeri fu quindi la seguente: Casi in generale 1.75, mortali 0.36, feriti 1.39.

La maggior parte di casi riflettono però il personale di servizio.

Dei 19,862 impiegati effettivi dell'esercizio, 707 ebbero dei casi d'infortunio, tra i quali 16 seguiti da morte, gli altri da ferite più o meno gravi.

Abbiamo quindi sopra 100 impiegati una media di: 3.56 casi in generale, 0.08 mortali, 3.48 per ferite.

Ferrovia Lugano-Cadro-Tesserete. — Sabato venne inoltrata al Consiglio federale la domanda di concessione per la nuova linea Lugano-Tesserete via Cadro, corredata da una dettagliata esposizione delle opere da eseguirsi coi relativi piani. La linea per la maggior parte avrebbe sede propria ed il costo sembra non sorpassi i fr. 85,000 per chilometro, tutto compreso, in totale per 11 chilometri fr. 935,000 circa.

Ferrovie francesi. — Il *Journal Officiel* del 9 ottobre pubblica un avviso a termini del quale la Compagnia delle ferrovie del Midi, è autorizzata ad aprire all'esercizio la linea da Castelsarrasin a Beaumont-de-Lomagne.

Questa linea ha una lunghezza, di 25 chilometri ed oltre alle stazioni estreme comprende quelle di: Belleperche, Labourgade, Lazzaret, Serignac.

Ferrovie del Sud-Algerino. — La costruzione della linea da Beni-Ounif a Ben-Zireg continua attivamente. La piattaforma in massicciata è fatta su 46 chilometri. Il binario è posato fino alla fermata di Lou-Alech su 35 chilometri ed in grande parte inghiainato e rialzato.

I fabbricati delle case cantoniere e delle stazioni saranno per la maggior parte terminati alla fine di novembre.

Si spera che la locomotiva giungerà al termine provvisorio a Ben-Zireg alla stessa epoca. Gli studi sul terreno sono cominciati nel dicembre 1903 e i lavori in gennaio 1904. I lavori sono quasi interamente eseguiti in regia.

Appena la legge autorizzante la rete delle ferrovie algerine dello Stato ad esercitare questa linea sarà stata promulgata, ciò che avverrà verso la fine dell'anno, la consegna della linea fino a Ben-Zireg sarà fatta al signor Beauguey, amministratore di questa rete.

Fino a questa consegna, il servizio di ponti e strade assicurerà l'esercizio provvisorio come si fece per gli altri tronchi della linea Ain Sefra-Beni-Ounif.

Ferrovie nell'Argentina. — Si annunzia che un Sindacato francese ha ottenuto la concessione di una ferrovia collegante Bahia-Blanca e Buenos-Ayres a Rosario. Questa linea che ne attraversa altre agricole molto ricche è chiamata a procurare al porto un importante supplemento del traffico.

La ferrovia transbaikaliana. — La *Gazzetta della Borsa* di Pietroburgo, pubblica un'intervista di un redattore col principe Kilkow, ministro delle vie e comunicazioni, che smentisce le informazioni sfavorevoli pubblicate all'estero circa la ferrovia transbaikaliana. E' vero che il treno di esperimento nel quale si trovava il ministro ha impiegato quattro giorni a fare venti verste; è vero che in un tunnel questo treno ha deragliato, ma da allora nessun incidente è avvenuto ed ora i treni marciano alla velocità di venti verste all'ora. Sedici treni possono essere inviati ogni giorno tanto attraverso al Baikal sulle navi spezzaghiaccio come sulla circumbaikaliana. Il ministro dice che finché continuerà il trasporto di truppe, il traffico delle merci per i privati al di là di Jakoustk rimarrà sempre assai difficile. Non è possibile trovare un rimedio a questa difficoltà che utilizzando vie speciali e particolarmente quelle del lenissei. Vi è a questo riguardo un progetto elaborato e la cui esecuzione costerebbe dodici milioni di rubli.

Se il trasporto delle truppe dovesse essere ancora necessario per molto tempo, la ferrovia sarebbe difficilmente utilizzabile per il commercio per un anno ancora.

Ferrovie del Perù. — Secondo un rapporto del Console generale britannico a Callao il Governo peruviano progetta una vasta rete ferroviaria in vista di favorire lo sviluppo economico delle alte spianate e delle basse regioni situate nella parte Est di Perù, che durante la stagione delle piogge sono quasi prive di comunicazioni colla costa. Sino adesso il Congresso autorizzò la costruzione delle linee seguenti:

Da Oraya a Jauja e Huancayo; da Sicuani a Cuzco; da un punto della linea tra Oraya e Cerro di Pasco ad un punto navigabile sull'Uncayall o sopra uno dei suoi affluenti.

Queste nuove linee devono essere costruite da imprese private, ma se la cosa è impossibile, il Governo le costruirà per proprio conto. Se tutte le linee progettate non possono essere costruite simultaneamente, la prima che sarà intrapresa sarà quella collegante la costa alle regioni dell'Est.

Per la costruzione di questa rete ferroviaria oppure a titolo di garanzia dell'interesse del capitale impiegato saranno prelevate annualmente le somme seguenti sulle rendite dello Stato: nel 1904 sterline 100,000; nel 1905 sterline 150,000; ed a partire dal 1906 sterline 200,000.

D'altra parte il Governo peruviano è stato invitato dal Congresso a studiare le linee seguenti: da Huancayo a Cuzco; da un punto dalla costa tra Salaveri e Paiza in un punto navigabile sul Marañon o su di uno dei suoi affluenti; da un punto della linea da Juliaca a Sicuani in un punto sopra uno dei corsi d'acqua dell'Est. Il Governo è, inoltre, autorizzato a concludere un accordo per la costruzione di una ferrovia che vada da Paiza ad un punto sul Marañon di Pougo di Manseriche. Per queste ultime

linee, non sarà accordata alcuna garanzia d'interessi, ma saranno offerte concessioni di miniere e di territori alle Società finanziarie che le costruiranno. Venne egualmente votata durante l'ultima sessione del Congresso una legge che autorizza la costruzione di una linea da Sima a Pisco, per la quale sarà destinata una garanzia d'interessi del 70/0 sopra un capitale di st. 500,000.

Il Console generale d'Inghilterra a Callao dubita molto che la *Peruvian Corporation* sia in grado di procurarsi i capitali necessari alla costruzione delle linee progettate malgrado, aggiunge il Console, i progressi economici realizzati al Perù durante questi ultimi anni.

Un accordo è intervenuto tra la Bolivia e la *Peruvian Corporation* per il compimento di quest'ultima linea che andrà da Alto alla Paz. Essa sarà esercitata durante un certo numero d'anni dalla suddetta Corporazione. La Bolivia, in virtù del trattato che ha concluso recentemente col Brasile, deve ricevere 2 milioni di sterline in cambio del territorio d'Acre e si tratta di destinare questa somma alla costruzione di ferrovie. Una delle linee progettate collegherà la Paz al distretto di Yunges e le fertili vallate dell'alto Beni ricche in caffè ed in alberi a caoutchouc. Si propone pure la costruzione di un'altra linea che vada da Viacha, sulla ferrovia di Quaquí, a Oruro, e queste due linee, secondo il rapporto del Console britannico, aumenteranno il traffico della ferrovia da Mollendo al Perù, dovendo prendere questa via tutto il commercio della Bolivia del Nord.

Notizie Diverse

Quanto costano gli scioperi. — Dopo un mese e mezzo di lotta tenacissima, che implicava la definizione di un principio capitale per l'avvenire economico di un paese, essendo in contrasto l'organizzazione e la libertà del lavoro, lo sciopero generale di Marsiglia è finito, come è noto, con la piena sconfitta del Sindacato internazionale.

Gli operai, stanchi di una guerra inconsulta, alla quale erano stati eccitati, dopo la magistrale sentenza arbitrale, ribellandosi alle ingiunzioni ed ai proclami del Sindacato, che imponeva di continuare nello sciopero, sono ritornati tutti quanti al lavoro.

Le conseguenze finanziarie ed economiche dello sciopero sono disastrose. Un'inchiesta molto accurata di un giornale di Marsiglia le fa salire a non meno di 80 milioni tra salari perduti e danni alle industrie.

Gli operai hanno perduto 120,000 franchi al giorno, ripartiti fra le seguenti classi: 25,000 i dockers, 12,000 gli olieri ed i mugnai, 9000 i saponai, 18,000 i mattonai, 3800 i carrettieri, 12,000 gli operai delle altre industrie e 38 mila gli iscritti marittimi, che furono i promotori dello sciopero.

Questo per gli operai: vediamo ora i danni risentiti dagli industriali.

Gli armatori hanno perduto circa 230,000 franchi al giorno; gli imprenditori del porto invece di 14,500 tonnellate di mercanzia non ne hanno manipolato che 1500; le raffinerie hanno prodotto in meno 1,800,200 franchi; i molini per 6,278,760 franchi; le fabbriche d'olio per 5,700,660 franchi; le saponerie per 4,020,180 franchi; i laterizi per 1,205,440.

« Basandomi — ha dichiarato il Presidente della Società per la difesa del commercio e dell'industria — sulle informazioni raccolte con la più grande diligenza e limitando gli effetti dello sciopero anche ad un periodo di soli 40 giorni, le perdite subite da Marsiglia non sono inferiori agli 80 milioni ».

Ed ha aggiunto: « I grandi e piccoli mercati sono divenuti inerti; la scarsità di denaro fa diminuire gli acquisti, non potendosi comperare a chiacchiere, e non si pensa che a « rifarsi » tagliando nel vivo del necessario per economia! »

« Le entrate del dazio subiscono una diminuzione enorme sul vino, sulla carne, sulle frutta, su tutto. L'operaio, dopo un mese e mezzo d'inazione, nel quale ha dato fondo ai suoi piccoli risparmi, impegnando anche quel po' di roba impegnabile, è ora costretto a *segare il ventre* alla sua famiglia, e così tutti i piccoli bottegai, dal fornaio al macellaio, tutti se ne risentono egualmente ».

Ecco il quadro fosco dei risultati dello sciopero generale, dovuto a quei soliti cinque o sei maneggiatori interessati, per amore di popolarità o per qualche altra cosa, a spingere la massa incosciente degli operai al disastro e alla miseria per quell'aberrazione che è uno sciopero generale.

Condutture in cemento armato. — L'8 corrente, nella sede della Società Laziale di Eletticità, si tenne una gara fra ditte italiane per la costruzione di una conduttura forzata per l'impianto idro-elettrico, che servirà per l'illuminazione della città di Frascati.

L'importante lavoro venne aggiudicato alla Ditta Carlo Gabellini e C. di Roma, ben nota per altri lavori del genere già da lei eseguiti.

Trattasi di una doppia conduttura, di diametro interno di metri 1.20, soggetta ad un carico idraulico medio di m. 18, e che nel massimo raggiunge le tre atmosfere. Sono circa tre chilometri di tubo che dovranno funzionare dal bacino di presa dell'officina elettrica.

Sarà questa indubbiamente la più importante conduttura in cemento armato fra le molte fino ad ora costruite.

Il « trust » delle ferrovie agli Stati Uniti. — Telegrammi da New-York affermano che tutte le linee ferroviarie importanti degli Stati Uniti stanno per passare nelle mani di tre uomini: John e William Rockefeller ed Elia Rogers.

Questi tre finanzieri impiegano il dividendo annuale della « Standard Oil Company », di cui prendono quasi la totalità, e cioè otto milioni di sterline, nell'acquisto di un numero di azioni che dà loro la maggioranza in tutte le Compagnie ferroviarie, miniere di ferro, di carbone, Compagnie di navigazione, miniere di rame, ecc.

Tutti e tre insieme hanno già 200 milioni di sterline impiegati in tutte le imprese industriali importanti.

American Trade Index. — L'indice del Commercio Americano, ossia *American Trade Index*, pubblicato dalla Associazione Nazionale dei Manufatturieri degli Stati Uniti, è giunto alla sua sesta edizione. La presente edizione ampliata contiene circa tremila nomi di industriali americani. Questo annuario è distribuito gratis alle principali case stabilite fuori degli Stati Uniti, importatori, negozianti all'ingrosso, industriali, che possono interessarsi all'acquisto od alla vendita degli articoli di provenienza americana. Di dodicimila copie di cui si compone la tiratura di questo annuario, compilato con tanto senso pratico, 7500 sono distribuite all'estero. Le Case che desiderassero ricevere l'Annuario, non hanno che da rivolgersi all'Associazione predetta a New-York.

L'*American Trade Index* è una pubblicazione di grande utilità per il Commercio e noi vorremmo che anche da noi si facesse una pubblicazione pratica e semplice come questa che, inviata gratis alle Ditte estere, potrebbe essere di giovamento per far conoscere Ditte e prodotti che spesso sono ignorati.

MEMORANDUM PRATICO GUIDA DEGLI APPALTATORI

Appalti.

Deputazione Provinciale di Salerno (28 ottobre, ore 11). — Appalto del mantenimento della strada Battipaglia Rutino, lunga m. 42,420, per annue L. 8620. Dep. provv. L. 2000. Fatali da destinarsi.

Municipio di Fabriano (28 ottobre, ore 11.30, migl. vent.). — Appalto dei lavori di movimento di terra, rilevati, massiciata e brecciatura della nuova strada d'accesso alla stazione da Porta San Martino, provv. agg. al signor Massaria Luigi col rib. del 0.10 0/0, e cioè per L. 19,959.39.

R. Prefettura di Potenza (29 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la bonifica idraulica del territorio di Metaponto, compreso fra i fiumi Bradano e Brasento, dal mare al piede delle prossime colline, escluse le opere che allo stesso scopo impegnano le ferrovie Taranto-Reggio e Metaponto-Napoli, per complessive L. 1,391,106.89. Consegna lavori 3 anni. Documenti fino al 22 ottobre. Dep. provv. L. 50,000. Fatali, senza ulteriore avviso, 3 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Grosseto (31 ottobre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per l'ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della pianura Grossetana, in destra del primo canale diversivo, e per la conduzione della bonifica stessa durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 172,200. Docum. fino al 24 ottobre. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo.

Direzione Genio Militare di Roma (31 ottobre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori vari di risanamento nell'ex Ospedale di Santa Croce in Gerusalemme, annesso alla Caserma Umberto I in Roma, per L. 13,000. Cauz. L. 1500. Consegna lavori 70 giorni.

Municipio di Paduli — Benevento (31 ottobre, ore 9, def.). — Appalto di tutte le provviste ed opere per la costruzione della strada comunale obbligatoria Paduli-Buonalbergo, provv. agg. al signor Lignelli Giuseppe di Luigi, per L. 70,290, e quindi in grado di ventesimo, per L. 66,775.50, al signor Fiore Vito fu Luigi.

Municipio di Fluminimaggiore — Cagliari (3 novembre, ore 10). — Appalto della costruzione di una condotta d'acqua potabile dalla sorgente « Pubusinu » all'abitato di Fluminimaggiore, per L. 86,057.99. Consegna lavori 12 mesi. Dep. provv. L. 5000. Fatali 12 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Napoli (3 novembre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle vasche, canali ed annesse opere d'arte della bonifica della pianura di Quarto nel bacino inferiore del Volturno in provincia di Napoli, dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1909, per complessive L. 73,000, dalle quali sarà da dedursi il canone annuo di L. 800 che l'impresa dovrà corrispondere in corrispettivo della concessione del fitto dei canali, vasche e loro pertinenze, ecc. Documenti fino al 22 ottobre. Dep. provv. L. 3000. Cauz. L. 14,600. Dep. spese L. 1500.

R. Prefettura di Palermo (4 novembre, ore 10, off. segr. e ad inc. def.). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte e scogliere del porto di Palermo per il sessennio dal 1° luglio 1904, per complessive L. 60,300. Docum. fino al 26 ottobre. Dep. provv. L. 2000. Cauz. L. 4000.

Municipio di Graglia — Novara (4 novembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori seguenti: 1° condotta di acqua potabile dall'Alpe Pianetti, provv. agg. al signor Antonioti Sebastiano per L. 47,734.10; 2° costruzione del terzo tronco stradale di Vagliumina, per L. 7769.20.

Municipio di Anticoli di Campagna, Roma (5 novembre, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero e strade di accesso, per L. 20,000. Consegna lavori 120 giorni. Deposito provv. L. 1000. Fatali 21 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Girgenti (5 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione dei moli e delle opere d'arte e boe d'ormeggio esistenti nei porti di Licata, Porto Empedocle e Sciacca, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 189,908.52. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 31,651.42. Fat., senza ulteriore avviso, 14 novembre, ore 12.

Municipio di Morro d'Alba — Ancona (5 novembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori del fabbricato ad uso Ricovero di mendicanti da costruirsi lateralmente all'Ospedale, provv. agg. al signor Staccioli Pietro di Ostra, col ribasso del 5 0/0 su L. 19,950.

Municipio di Mirandola — Modena (5 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico da erigersi in San Giacomo Roncole, frazione del Comune di Mirandola, per lire 18,000, esclusi gli apparecchi di riscaldamento e ventilazione, pompa e serbatoio, tubazione per servizio d'acqua, pavimento di asfalto e serramenti per porte e finestre. Cauz. L. 2000. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 500.

Municipio di Briosco — Milano (9 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di un caseggiato scolastico nella frazione di Capriano, per L. 9182.90. Ultimaz. lavori quattro mesi. Deposito provv. L. 900.

R. Prefettura di Salerno (9 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione del fiumicello Salso o Capolifiume e pel prosciugamento del pantanello di

Linora, in provincia di Salerno, per complessive L. 105,000. Consegna lavori due anni. Docum. fino al 31 ottobre. Dep. provv. lire 5000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Lucca (9 novembre, ore 10, un. def. inc. e ad off. segr.). — Appalto delle opere occorrenti al prolungamento in mare per m. 15 dei Moli nord e sud che costituiscono le sponde foranee nel portocanale di Viareggio, per L. 27,920. Docum. fino al 1° novembre. Deposito provvisorio L. 1200. Cauz. L. 3000. Consegna lavori 1 anno.

Fabbriceria Parrocchiale di Auronzo — Belluno (10 novembre, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione degli inginocchiatoi del presbiterio della chiesa parrocchiale di Santa Giustina, per lire 1151.08. Consegna lavori entro il mese di ottobre 1905. Dep. provvisorio L. 100.

R. Prefettura di Grosseto (14 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della Pianura Grossetana, in sinistra del primo canale diversivo, e per la conduzione della bonifica stessa, durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 219,000, ivi da dedursi L. 12,000 non soggette a ribassi d'asta, da trattarsi sui crediti dell'Impresa per la cessione che le verrà fatta del godimento dei prodotti delle opere di bonifica. Docum. fino al 4 novembre. Deposito provv. L. 12,000. Cauz. decimo.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Generale RR. Arsenali Spezia, Napoli e Taranto (31 ottobre, ore 11). — Appalto della fornitura alla R. Marina di materiali diversi da costruzione e per fonderia, per complessive lire 15,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia e Taranto. Risultati d'asta 5 novembre, ore 11. Fatali 21 novembre, ore 12. Dep. provv. L. 1500.

Direzione d'Artiglieria del Laboratorio Pirotecnico di Bologna (3 novembre, ore 16, def.). — Appalto della fornitura di kg. 8000 di ottone in verghe, a lire 2.50, L. 20,000. Cauzione L. 2000. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia (4 novembre, ore 11). — Appalto della fornitura di materiale per la protezione metallica delle condutture elettriche sulle RR. navi, per complessive L. 70,000, da consegnarsi a seconda delle richieste. Risultati d'asta 9 novembre, ore 11. Fatali 26 novembre, ore 12. Deposito provv. L. 7000.

Direzione d'Artiglieria del R. Polv-rificio sul Liri — Isola del Liri (8 novembre, ore 10, deliberamento def.). — Appalto della fornitura di tonn. 500 di litanttrace grasso (per caldaie), a L. 38, lire 19,000. Cauz. L. 1900. Consegna 50 giorni.

Direzione Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (9 novembre, ore 9.30). — Appalto della fornitura di kg. 3000 di olio di oliva ordinario, a L. 1.10, L. 3300. Cauzione L. 330. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Ottobre 15	Ottobre 22
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	560
• • • • •	451.50	456
• • • • •	724.50	734.75
• • • • •	428.50	428.50
• • • • •	413	413
• • • • •	261	261
• • • • •	690	690
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
• • • • •	358.50	358.25
• • • • •	395	395
• • • • •	98	98
• • • • •	505.50	504.25
• • • • •	355	353.75
• • • • •	310	310.50
• • • • •	314.50	314.50
• • • • •	364	364
• • • • •	364	364
• • • • •	364	364
• • • • •	389	389
• • • • •	512	511.50
• • • • •	518	517
• • • • •	517	517
• • • • •	383.50	384

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 1° al 10 Ottobre 1904. — 10ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media	4760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1065	» »
Viaggiatori	1,968,881.00	1,876,979.72	+ 91,901.28	85,246.00	81,267.25	+ 3,978.75
Bagagli e cani	89,596.00	93,331.89	- 3,735.89	1,938.00	2,138.53	- 200.53
Merci a G. V. e P. V. acc. .	576,613.00	562,183.00	+ 14,430.00	19,356.00	19,726.74	- 370.74
Merci a P. V.	2,509,042.00	2,453,377.88	+ 55,664.12	101,521.00	93,204.93	+ 8,316.07
TOTALE	5,144,132.00	4,985,871.99	+ 158,260.01	208,061.00	196,337.45	+ 11,723.55

Prodotti dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1904.

Viaggiatori	19,722,731.00	18,669,802.90	+ 1,052,928.10	1,008,193.00	946,177.26	+ 62,015.74
Bagagli e cani	819,187.00	851,302.84	- 32,115.84	26,929.00	30,434.38	- 3,505.38
Merci a G. V. e P. V. acc. .	4,328,021.00	4,191,337.15	+ 136,683.85	158,310.00	153,547.63	+ 4,762.37
Merci a P. V.	22,273,566.00	21,688,598.23	+ 584,967.77	940,009.00	900,310.72	+ 39,698.28
TOTALE	47,143,505.00	45,401,041.12	+ 1,742,463.88	2,133,441.00	2,030,469.93	+ 102,971.01

Prodotto per chilometro.

della decade	1,080.70	1,047.45	+ 33.25	195.36	184.35	+ 11.01
riassuntivo	9,904.10	9,588.03	+ 366.07	2,003.23	1,906.54	+ 96.69

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune alla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei kilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1,703,196.46	78,791.17	1,049,633.12	2,637,139.75	11,234.50	5,480,995.00	4,309.00
1903	1,608,894.87	76,067.77	1,037,868.59	2,558,720.37	12,164.01	5,293,715.61	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 94,301.59	+ 2,723.40	+ 11,764.53	+ 78,419.38	+ 70.49	+ 187,279.39	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	41,484,228.69	2,077,233.11	13,731,391.45	52,146,349.26	388,158.95	109,827,861.46	4,309.00
1903	39,555,637.71	1,974,066.93	12,968,997.34	48,329,577.08	377,741.69	103,206,022.71	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 1,928,590.98	+ 103,166.18	+ 762,394.11	+ 3,816,772.18	+ 10,417.26	+ 6,621,838.75	»
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	133,133.96	3,052.78	48,334.13	223,098.59	782.94	408,402.40	1,546.33
1903	125,762.63	2,947.22	62,734.51	216,464.41	776.43	408,685.00	1,546.33
Differenza nel 1904	+ 7,371.33	+ 105.56	- 14,400.18	+ 6,634.18	+ 6.51	- 282.60	»
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	1,183,905.60	76,331.84	910,883.32	4,708,381.85	34,216.91	8,908,719.52	1,546.33
1903	3,001,630.31	76,008.05	823,417.28	4,412,461.10	36,242.38	8,349,759.07	1,546.33
Differenza nel 1904	+ 1,827,724.71	+ 323.79	+ 87,466.04	+ 295,920.75	- 2,025.47	+ 558,960.45	»

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1904
1,005.82	973.88	+ 31.94	20,278.29	19,052.00	+ 1,226.29

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI

in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

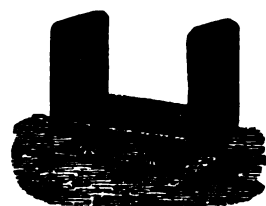
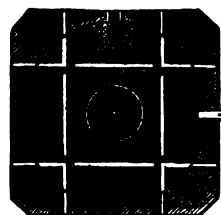
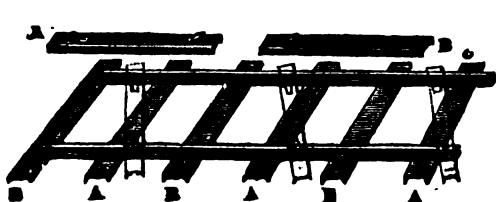
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



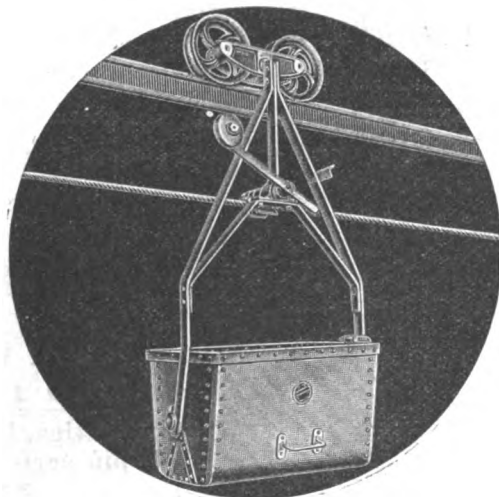
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Palestro, 10 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi imputrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Alea jacta est.* — *Il Debito dello Stato verso le Società Ferroviarie.* — *L'esercizio delle Ferrovie Federali Svizzere.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

ALEA JACTA EST

L'on. Giolitti, dopo molte esitazioni, si è finalmente deciso a contraddire alle sue precedenti dichiarazioni ed a mettere come una delle basi del suo programma di Governo, il grande esperimento dell'esercizio ferroviario di Stato.

E' un fenomeno che certamente è degno di studio, ed io, facendo astrazione da ogni altra considerazione sul programma dell'on. Giolitti, mi limiterò a studiare serenamente e obbiettivamente quali siano le cause che hanno determinato il Governo a prendere questa risoluzione, e quali saranno gli effetti che verranno da essa.

* *

La causa principale e determinante è un grave errore economico il quale si è svolto poco alla volta ed è diventato un vero pregiudizio, diviso anche da persone di grande ingegno e di grande cultura.

Le ferrovie sono un'industria la quale, invece di produrre delle mercanzie, produce dei trasporti di persone e di cose. E' ben vero che in parte questa industria viene stabilita come monopolio; è vero che spesso, e specialmente in Italia, questa industria non si può svolgere senza un intervento dello Stato, ma non cessa di essere un'industria soggetta, e quasi intieramente, alle leggi economiche che reggono tutte le industrie.

Ma si è cominciato a dire che le ferrovie, coll'aumento della civiltà, erano diventate un elemento indispensabile alla vita del pubblico e che dovevano essere considerate come un *servizio pubblico* e non come un'industria. E non si osserva che molte sono le cose anche più indispensabili, e per esempio vi è il pane, ma sarebbe evidentemente assurdo che si volesse considerare come un servizio pubblico la coltivazione dei cereali, la loro macinazione e la fabbricazione del pane e degli altri prodotti alimentari.

Poi a misura che, a causa delle ferrovie, i mercati si sono potuti alimentare con merci provenienti da più lontane regioni, si è detto che il Governo doveva essere padrone delle tariffe ferroviarie, sia per impedire delle concorrenze

indebite, sia per favorire certe industrie o certe regioni. E svolgendo questo errore, si è arrivati all'esagerazione di dire che il progresso economico di un paese sta nell'aumentare il commercio e il traffico, e non importa che ciò sia prodotto artificialmente, e se lo Stato, padrone delle tariffe ferroviarie, le riduce indefinitamente, arrivando alle tariffe a perdita, alle tariffe di penetrazione, aumenterà indefinitamente il progresso del paese.

Per amore di brevità io mi restringo a parlare soltanto dell'esercizio delle ferrovie, e ricordo che nella discussione avvenuta nella Camera dei Deputati nel maggio del 1903, uno degli attuali Ministri si fece, fra gli altri, eloquente paladino di questi pregiudizi, e il suo ragionamento si può riassumere in queste parole:

« Il buon Dio ha favorito l'Italia in molti modi, ma per » isbaglio le ha reso il cattivo servizio di farla stretta e » allungata. Noi dobbiamo adoperarci a correggere lo sbaglio » del buon Dio, e fortunatamente lo possiamo fare facil- » mente con le tariffe ferroviarie, che ci permettono di di- » minuire virtualmente l'eccessiva lunghezza ».

Pare incredibile che si possano formulare queste e altre simili eresie senza destare l'ilarità generale; ma la verità è che trovano gran credito, e quando si disse che era dovere dello Stato di venire in aiuto al disagio economico delle provincie meridionali, vi fu una corrente fortissima per far consistere questo aiuto in ribassi delle tariffe ferroviarie.

Dirò in brevi parole che il progresso si ottiene soltanto col perfezionamento della produzione che permetta di ridurre il prezzo di costo. Conseguenza di ciò è l'aumento del consumo e della produzione. Ma scambiare l'effetto per la causa, e dire che il progresso sta nell'aumento del commercio e del traffico, è un grossolano errore.

E venendo all'esercizio delle ferrovie, il progresso, l'aumento della ricchezza pubblica si ottiene soltanto col diminuire il prezzo di costo dei trasporti, e questa diminuzione permette di diminuire le tariffe e ottenere un aumento di traffico. Ma invertire i termini e dire che il progresso sta nell'aumento del traffico è un assurdo. Le tariffe a perdita fanno certamente aumentare il traffico, ma è un aumento artificiale, e più aumenta il traffico, più aumenta a perdita, e questa perdita va a carico dei contribuenti

senza che vi sia alcun progresso, alcun aumento di ricchezza pubblica.

Queste sono verità tanto elementari e tanto evidenti che dovrebbero essere intese da tutti, ma tale è la forza del pregiudizio che nessuno mai le vuole intendere, e a me che le espongo mi si darà del codino, del retrivo, e forse anche del forcaiuolo.

L'on. Giolitti fa largo omaggio nella sua relazione al comune pregiudizio. Il Governo sostituendosi alla Provvidenza Divina, deve dare tutti gli aiuti possibili alle industrie, all'agricoltura e al commercio, valendosi in modo speciale delle tariffe ferroviarie.

Con questi concetti è logica e naturale la conseguenza che l'esercizio delle ferrovie debba essere fatto direttamente dallo Stato, e, come dice la relazione, questa conseguenza viene anche confermata dalla considerazione che il Governo non solo deve far le veci della Provvidenza Divina per le industrie e per l'agricoltura, ma anche per il personale ferroviario, perchè nessuna Società privata può provvedere ai desideri del personale *con larghi criteri di equità*, come lo può fare lo Stato.

Tutto ciò è certamente poetico e seducente, ma l'onorevole Giolitti dimentica di aggiungere che tutti questi benefici che lo Stato darà provvidenzialmente alle industrie, all'agricoltura e al personale ferroviario, saranno dati col denaro dei contribuenti, che sono sempre lì a far le spese degli esperimenti che si vogliono tentare, come i cani e le cavie che servono agli esperimenti degli istituti fisiologici e patologici.

Però, se l'on. Giolitti non sente pietà per i contribuenti, si preoccupa di un allarme che potrebbe venire nelle borse, e che potrebbe compromettere il corso della rendita, e si affretta ad assicurare che si potrà provvedere alla liquidazione del passato ed al regolare assetto delle linee, senza bisogno di ricorrere al credito pubblico, e senza che si verificino disavanzi al bilancio dello Stato.

E auguriamoci che così sia; ma io che non ho altro sussidio per i miei ragionamenti che il rozzo buon senso, se mi so spiegare fino ad un certo punto che il Governo trovi il mezzo di far fronte al pagamento di grosse somme senza ricorrere ad un'apposita emissione di titoli del debito pubblico, non mi so spiegare come ciò possa avvenire senza caricare per molti anni i bilanci dello Stato, e tutto fa prevedere che questo carico, dovuto alla liquidazione del passato, unito al carico che verrà dal maggior costo dell'esercizio di Stato, produrrà il disavanzo dei bilanci.

*
**

Tornando alla discussione delle cause che hanno determinato il Governo a tentare il grande esperimento dell'esercizio di Stato, abbiamo veduto che la principale e determinante è stato il pregiudizio che il Governo debba servirsi delle ferrovie per beneficiare le industrie e l'agricoltura e per soddisfare a tutti i desideri del personale ferroviario.

Ma una seconda causa è l'incoscienza della gravità delle spese alle quali si va incontro e della ingiustizia che si commette caricando tutte queste spese sulle spalle dei contribuenti.

L'on. Giolitti, nella sua relazione, dichiara che il Governo si è deciso a contraddire le sue prime dichiarazioni e a sambiar di proposito a causa dello studio del problema ferroviario fatto da esso in questi undici mesi.

La relazione dice che questo studio ha dimostrato che, se si volesse l'esercizio privato, il Governo dovrebbe fare delle concessioni alle Società assuntrici. Ma ciò non è che una finzione perchè tutti sapevano da anni che l'esercizio ferroviario si svolgeva in cattive condizioni tecniche e finanziarie, e che naturalmente bisognava venire a concessioni importanti, e non si può ammettere che il Governo abbia aspettato questi ultimi mesi per imparare quello che tutti sapevano da tempo.

La relazione accenna poi allo studio fatto delle condizioni economiche del paese, per le quali lo Stato deve dare tutti gli aiuti possibili e specialmente gli aiuti che possono ve-

nire dal servizio ferroviario. E come si vede, si tratta del pregiudizio al quale ho già accennato, ma è anche una finzione il dire che questo studio sia stato fatto in questi ultimi giorni.

Altri studi non sono accennati, ma si comprende agevolmente che il problema ferroviario è stato studiato dal punto di vista politico e parlamentare, dal punto di vista opportunistico, e parve che la decisione dell'esercizio di Stato potesse essere una buona piattaforma elettorale.

E questa pur troppo è la verità; il grande esperimento dell'esercizio di Stato si decide per opportunismo politico del momento, senza rendersi conto delle conseguenze che ne verranno.

Che il Governo non si renda conto delle conseguenze dell'esercizio di Stato, appare dal progetto di legge da esso presentato, e appare dalla stessa relazione.

Infatti, l'on. Giolitti dichiara che l'esercizio di Stato *sarà circondato da garanzie efficaci di ordine e di disciplina*. Ma quali saranno queste garanzie? Quelle del progetto ministeriale, sia pure con le aggiunte e le modificazioni della Commissione parlamentare, sono ben fallaci!

Quando si parte dal principio che le tariffe ferroviarie devono essere modificate in modo da portare efficaci aiuti alle industrie e all'agricoltura; quando si parla di larghi criteri per soddisfare alle esigenze dei ferrovieri senza accennare ad alcun limite, io domando dove si arriverà con le spese!

Forse con lo scopo di non spaventare il pubblico, si nasconde con ogni cura il fatto che, diminuendo le tariffe, non solo si aumenta sempre il coefficiente di esercizio, ma si rendono necessarie delle grandi spese per aumenti patrimoniali. E di fronte a questo fatto diventano semplici parole senza valore le proteste e le promesse della relazione che il Governo difenderà la saldezza del bilancio dello Stato contro gli assalti che verranno da qualunque parte.

Abbiamo l'esempio della Svizzera, dove, con l'esercizio di Stato in due anni il coefficiente d'esercizio è aumentato del 90%; ma con i principii che noi poniamo come fondamento del nostro esercizio di Stato, noi cammineremo molto più rapidamente ed energicamente.

E per quanto il Governo voglia essere abile, certamente la liquidazione del passato non si potrà fare con le sole parole, e se questa liquidazione non si paga a contanti e se non si vuole ricorrere al credito, bisognerà pure ipotecare il bilancio dello Stato per molti anni, e con gli aumenti delle spese di esercizio, con i molti impegni già assunti dallo Stato, con le promesse vecchie che attendono il loro compimento, con le promesse nuove che si fanno oggi, io non comprendo come si possono evitare i disavanzi del bilancio.

Inq. LUIGI MONTEZEMOLO.

IL DEBITO DELLO STATO VERSO LE SOCIETÀ FERROVIARIE

Riportiamo dalla Relazione dell'on. Rubini il seguente capitolo riguardante i *pesi* che lasceranno da liquidare le attuali Convenzioni.

Alcuni rappresentano la restituzione di somme che per patto contrattuale lo Stato incassava dalle Società nel 1885; altri sono dovuti a vero e proprio disavanzo di gestione, come sono quelli dei tre fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali, e ad aumento di materiale rotabile, di esercizio, di approvvigionamenti, o sono riferibili alla necessità di riscattare linee, come quelle di accesso al Sempione, concesse alla Mediterranea, e forse anche la Napoli-Eboli delle Meridionali (1), nonchè gli impianti elettrici delle Ferrovie Varesine e Valtellinesi.

(1) L'art. 31 della Convenzione 28 novembre 1864 (R. Decreto 28 giugno 1865) dice:

« Costruita che sia la strada ferrata da Potenza ad Eboli in pro-

Taluni di questi pesi sono noti, pacifici e determinati; altri sono noti, pacifici in massima, ma non liquidati; altri ancora noti, ma nè pacifici nè determinati.

Per contro, dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali dovremo recuperare l'importo dei lavori di migliorie fatti sopra le sue linee e il valore della maggior dotazione di materiale mobile, che verrà attribuito alle medesime.

Il debito reale prevedibile dello Stato verso le tre Società al 30 giugno 1905 può ora specificarsi come segue:

a) Somme versate dalle tre Società al principio del vigente contratto per acquisti del materiale rotabile e di esercizio e degli approvvigionamenti	L. 265,000,000
b) Importo del materiale di cui è stato autorizzato l'acquisto in base alle convenzioni stipulate a sensi dell'art. 9 della legge 25 febbraio 1900, n. 56 (cifra approssimativa)	151,200,000
c) Maggior valore degli approvvigionamenti in confronto del 1° luglio 1885 (cifra approssimativa)	15,000,000
d) Importo dei lavori eseguiti dalle Società in base all'art. 101 del capitolato per le Reti Mediterranea e Adriatica (96 per la Sicula)	1,750,000
e) Importo approssimativo degli impianti per la trazione elettrica sulle linee Valtellinesi e Varesine	14,000,000
f) Probabile disavanzo dei tre fondi di riserva e delle casse patrimoniali (conto impegni)	40,000,000
g) Prezzo del riscatto delle linee Domo-dossola-Arona e Santhià-Arona (compreso il materiale)	47,725,000
	L. 534,675,000

Da questa somma sono però da dedursi:

h) il deprezzamento dei rotabili e del materiale di esercizio (cifra indicativa)	L. 23,000,000
i) il maggior valore del materiale, che la Società delle Meridionali dovrà riprendersi al termine del contratto di esercizio della Rete Adriatica (cifra indicativa)	24,000,000
l) Importo delle spese per migliorie e nuovi impianti sulle linee Meridionali, da liquidarsi agli effetti dell'art. 23 del contratto (cifra indicativa)	18,000,000
m) Saldo passivo del 2° fondo di riserva (linee Meridionali) a carico della Società, circa	1,235,000
	L. 66,235,000
Differenza	L. 468,440,000

Sono quindi 468 milioni e mezzo di lire all'incirca, del cui importo in somma capitale lo Stato sarà debitore col 1° luglio 1905 verso le tre Società, o della cui annualità (interessi e ammortamento) dovrà gravarsi per l'estinzione del debito in un dato numero di anni, avvertendosi che su alcune delle somme parziali suddette, come la *sub-a*, *sub-b*, *sub-f*, lo Stato paga attualmente in varia misura gli interessi, e avvertendosi inoltre che pel titolo *sub-i*, al pagamento della somma a carico della Società delle Meridionali

securazione delle linee Calabro-Sicule, la Società si obbliga a concedere al Governo, o alla Società che aprirà tale Ferrovia, il passaggio dei suoi convogli sulla sua strada da Eboli a Napoli e l'uso della stazione di Napoli mediante un corrispettivo per questo uso e mediante un diritto di pedaggio da convenirsi d'accordo, od in difetto per via di arbitri, intendendosi che la Società delle Ferrovie Meridionali rinuncia sin d'ora ad ogni preferenza per la concessione della detta linea che le potesse competere in forza dell'art. 38 del capitolato approvato colla legge 21 agosto 1862.

« Potrà anche il Governo obbligare la Società delle Meridionali a cedere, nel detto caso, l'esercizio della strada da Eboli a Napoli mediante un corrispettivo da stabilirsi nell'anzidetto modo ».

corrisponderà una diminuzione nella consistenza del materiale di proprietà dello Stato.

La suddetta cifra di debito potrà subire variazioni in conseguenza di differenze di apprezzamento aperte od eventuali fra i contraenti e per effetto delle riconsegne e liquidazioni.

Aggiungasi che importanti lavori di ampliamento e per nuovi impianti sulle linee in esercizio sono reclamati, e in parte progettati, per soddisfare alle cresciute esigenze del servizio e del traffico, i quali richiederanno, a seconda delle ricerche fatte in via approssimativa dall'Amministrazione (la quale, per molti dei detti lavori, non possiede finora i progetti), una spesa di circa 327 milioni di lire, da erogarsi entro un sufficiente periodo di tempo; però è da osservare a questo riguardo che l'elevazione e la stima del fabbisogno è essenzialmente dipendente dall'apprezzamento singolo delle persone e dal concetto che ognuna di esse si fa delle esigenze del servizio.

Eccone l'elenco sommario:

Categorie dei lavori	Presunto importo
Ampliamenti di stazioni, piazzali, fabbricati coi relativi binari e meccanismi fissi, impianto di nuove stazioni	L. 95,000,000
Nuovi binari per servizio delle merci nelle stazioni minori	35,000,000
Raddoppi di binario su diverse linee	102,000,000
Rinforzo dell'armamento	15,000,000
Rinforzo delle travate metalliche	12,000,000
Sistemazione della massicciata	20,000,000
Ampliamento e sistemazione delle officine	23,500,000
Apparecchi di sicurezza lungo le linee e nelle stazioni	10,000,000
Costruzione di nuove case cantoniere	2,000,000
Impianti per la protezione contro la malaria	2,500,000
Impianti di trazione elettrica	10,000,000
	L. 327,000,000

Molti dei lavori, è vero, sono di una così evidente necessità e riflettono deficienze così perturbatrici del servizio che si impongono a qualsiasi appena oculata amministrazione; basta, per tutte, accennare, ad esempio, alla linea Genova-Spezia, di km. 90, più che per la metà condotta in 81 gallerie, sulla quale si svolge un traffico di L. 66,000 al chilometro, e che è ancora a semplice binario; come possa andare su di essa il servizio ognuno può immaginarlo, senza aver d'uopo di essere un tecnico; così, altro esempio, il deposito locomotive di Alessandria è appena capace della metà delle locomotive che vi affluiscono; così ancora, il centro più importante ferroviario, quello di Milano, richiede, nelle varie sue stazioni, ingenti lavori di allacciamento, raccordi ampliamenti di piazzali, binari, apparecchi e piani di carico e di manovra, e via di seguito; più si indugia a compiere queste opere e più esse costeranno per le pretese cresciute e per gli ostacoli che sorgono nelle espropriazioni.

Taluni lavori invece, per quanto sempre utili perchè rappresentano opere e migliorie le quali conducono ad agevolare e a rendere più economico il servizio, si raccomandano anch'essi vivamente, ma non potrebbero più essere considerati come una necessità assoluta ed urgente, alla pari dei primi, sicchè è savio consiglio quello di distribuire la spesa relativa su di un numero non troppo piccolo di esercizi e di associarla alle eventuali nuove occorrenze che emergessero.

Infine, a seconda delle concrete risoluzioni che verranno adottate sul problema ferroviario e in relazione alle riconsegne al 1° luglio 1905, potrebbe anche occorrere lo stanziamento di somme adeguate, per costituire un fondo complementare di dotazione dei magazzini, in rapporto alle necessità dell'esercizio.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE FEDERALI SVIZZERE

Riportiamo dal *Journal de Débats*, giornale notissimo per serietà di concetti ed imparzialità di giudizi, l'articolo che segue, il quale rileva ancora una volta le negative dell'esercizio di stato delle ferrovie.

Il risultato dell'esercizio delle ferrovie svizzere, amministrate dallo Stato, viene a confermare i difetti del servizio di queste reti e le disillusioni provate oggi e dal personale stesso e da tutti coloro che qualche anno fa, votarono così inconsideratamente il riscatto.

E' un'esperienza questa che si fa vicino a noi, sotto i nostri occhi e che deve servirci di lezione. I fatti sono decisivi.

Nei giorni scorsi si è riunito a Berna il Consiglio di amministrazione delle ferrovie federali, per stabilire il bilancio dell'esercizio 1905, quello delle costruzioni e quello dei profitti e perdite.

Da quest'ultimo conto risulta che il *deficit* pel 1904 sarà di L. 1,209,725, mentre nel 1903 fu di L. 84,000.

L'aumento è considerevole e sorpassa le previsioni fatte al momento della formazione del bilancio 1904 in cui si prevede un *deficit* minore della metà.

Pel 1905 la situazione non si presenta migliore; anzi! Dalle previsioni ufficiali il *deficit* sorpasserà i 2 milioni; e bisogna pensare al modo come si sono assottigliate le cifre per non stabilire previsioni troppo pessimiste.

Ora mai si è ben lontani dall'epoca in cui si promettevano mari e monti coll'esercizio di Stato e si pretendeva di fare delle ferrovie una delle risorse del bilancio federale! I partigiani dell'esercizio di Stato sono obbligati ad inchinarsi dinanzi ai fatti, ed è il Consiglio d'amministrazione che si incarica di calmare i loro entusiasmi.

Dopo aver indicata, come *deficit* ineluttabile, la cifra di 2 milioni pel 1905 — « tranne il caso d'un accrescimento del tutto inatteso del traffico » — il relatore aggiunge che il Consiglio si troverà nell'impossibilità di far fronte, colle risorse del bilancio ferroviario, all'ammortizzamento legale. Esso non si fa illusioni sull'avvenire ed è costretto a constatare che questa cattiva situazione si aggraverà ancora nel 1906.

In detto anno bisognerà aggiungere, alle spese d'esercizio, gli aumenti triennali; poichè, nelle ferrovie federali, si è cominciato con elevare gli stipendi del personale e con abbassare le tariffe di trasporto. Diminuzione di entrate da un lato, aggravamento di spese dall'altro: queste sono le prime misure prese, senza preoccuparsi della questione finanziaria e dell'equilibrio dei conti.

Con l'industria privata queste precauzioni non si dimenticano. Lo Stato invece non ha di questi piccoli pensieri: egli si permette tutto, senza curarsi dell'avvenire. Non ha forse come risorsa, sempre pronta, i contribuenti che, in fondo, pagano tutte le spese?

Dopo questi bei risultati, il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie federali può dare dei consigli di vigilanza e insistere sulla necessità di stringere le spese; ma non gli si darà retta; in un paese di governo democratico un'industria di Stato non può essere regolata economicamente; l'esperienza lo prova.

La Svizzera ha dunque commesso uno sbaglio madornale, riscattando le sue ferrovie per darle all'esercizio di Stato. Gli ingenui, che si sono lasciati prendere al giuoco, possono ora ben pentirsi, nel vedere le spese d'esercizio elevarsi in due anni — dal 1902 — di oltre 6 milioni, ossia del 90%, mentre si promette loro pel 1906 un aumento, risultante dalla legge sui salari, che non sarà inferiore a 6 milioni.

Il coefficiente d'esercizio, i cui elementi sono rimasti fermi e che perciò permette di far confronti, è passato dal 60.56% di spesa al 65.53%, cioè ebbe un aumento del 5% dal 1902 al 1903. E non è che il principio dell'aumento inevitabile di questo coefficiente.

Tutti quegli ottimisti, che qualche anno fa sostenevano così rumorosamente una maggior economia per spingere al riscatto, prendono ora delle pose gravi, per parlare di *circospezione* e di *prudenza perseverante*. Era molto più semplice non votare il riscatto.

Ad ogni modo è questa una buona lezione per noi, che contiamo nel Parlamento numerosi partigiani del riscatto, che val quanto dire del *deficit* nel nostro bilancio.

L'esempio della Svizzera viene a proposito per moderare i loro ardori.

Non già che ci sia da sperare che cambieranno opinione, ma crediamo che gl'indecisi, tutti quelli cioè che sono esitanti in materia d'esercizio finanziario, diventeranno dei convinti dopo esempi così suggestivi. La Svizzera è un campo d'esperienze per i tentativi del socialismo di Stato, da cui si può trarre più d'un insegnamento e imparare quel che costino le frottole dell'intervento ad oltranza!

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

La liquidazione ferroviaria coll'Adriatica.

Le trattative per la liquidazione ferroviaria colla Società Adriatica, affine di preparare la cessazione delle Convenzioni ferroviarie attuali, furono cominciate alla metà del mese e sono state sospese mercoledì scorso. Esse erano condotte, per parte dell'Adriatica, dallo stesso direttore generale, comm. Borgnini, coadiuvato dall'avv. Cassini, capo dell'Ufficio legale della Società; e per parte del Governo, erano affidate alla stessa Commissione Reale, presieduta dal comm. De Cupis, avvocato generale erariale.

Le discussioni e le conclusioni già avute colla Mediterranea avevano molto agevolato le nuove trattative; e i criteri già accettati sbarazzarono il terreno di molti inciampi.

Si erano oramai definiti tutti i capisaldi per la liquidazione coll'Adriatica; rimanevano però a regolare il concorso della Società per la Cassa Pensioni e il riscatto o meno della Rete Meridionale, di proprietà della Società.

Ma in questi due punti l'accordo non fu potuto stabilire. La Società, benchè disposta a concorrere nel *deficit* presunto per gli Istituti di previdenza, non può accettare la cifra richiesta dal Governo; e quanto al riscatto delle sue linee, la Società pare concedesse una dilazione al pagamento dei suoi crediti, convertendoli in annualità, solo a patto che il Governo compisca questo riscatto; mentre il Governo insisteva per allontanare da sè quest'impegno.

Le due parti contendenti decisero frattanto di sospendere le trattative e di studiare ciascuna una soluzione dei problemi ancora da risolvere.

Le nuove riunioni non avranno luogo che ad elezioni compiute.

E dopo le trattative con la Società Adriatica, avranno luogo quelle con la Società delle Ferrovie Sicule, e cioè nella prima quindicina di novembre.

>>

Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

Il Consiglio d'Amministrazione, presieduto dal senatore Sanseverino, nella sua ultima adunanza, ha esaminato le risultanze del bilancio per l'esercizio 1903-1904, chiuso al 30 giugno p. s., ed ha deliberato di proporre all'assemblea ordinaria degli azionisti, la quale viene convocata pel 25 novembre p. v., che il dividendo dell'annata per ogni azione sia fissato in L. 16, delle quali, come è noto, 15 furono già pagate.

Il bilancio e la Relazione dei sindaci, a norma di legge, saranno visibili dal 15 novembre presso la sede sociale.

Opere pubbliche diverse.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato i seguenti lavori per l'importo complessivo di L. 570,000:

Sovralzamento della livelletta nel tratto in contrada Gelferraro e sistemazione dei corsi torrentizi attraversanti detto tratto della nazionale n. 68 (Trapani), L. 31,000;

Lavori di difesa della strada nazionale n. 9 contro le corrosioni del fiume Piave in località oltre ospitale (Belluno), L. 26,260;

Lavori stradali diversi nelle provincie di Bari, Campobasso, Cosenza, Firenze, Genova, Messina, Reggio E. e Torino, L. 55,150;

Banca all'argine sinistro del Reno in Coronella Complin, in Comune di Argenta (Ferrara), L. 21,500;

Costruzione di banca a rinforzo dell'argine destro del Reno nella località Coronella Superiore, Antinori in Pieve di Cento (Ferrara), L. 23,000;

Sistemazione dell'argine destro del torrente Savena, abbandonato dalla confluenza del canale di Gandassolo sino allo sbocco in Reno (Comune di Barricella), Bologna, L. 24,000;

Ripristino e difesa di sponda in una tratta dell'argine destro del Panaro nella località fronte Tesatti, in Comune di Ravarino (Modena), L. 40,500;

Prolungamento della difesa alla sponda destra di Po, in corrosione di fronte all'arginatura dei Pradelli, e impianto di un nuovo tratto di difesa a valle della precedente sulla fronte Barattiera, in Comune di Rottofreno (Piacenza), L. 50,000;

Difesa con buzzoni di un tratto inferiormente allo sbocco dei Tari Morti alla fronte Morandi, in Comune di S. Secondo Parmense (Parma), L. 30,000;

Imbancamento di un tratto dell'argine sinistro di Montone, a tergo della betta Mensa (Ravenna), L. 39,000;

Lavori idraulici diversi nelle provincie di Padova, Ravenna, Reggio Emilia, Roma e Verona, L. 42,150;

Lavori ferroviari diversi, L. 183,300.

Con recente decreto dell'on. Tedesco, Ministro dei Lavori Pubblici, è stato approvato, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto per la deviazione del burrone S. Martino e la sistemazione dei burroncelli e cunicoli sovrastanti allo sbocco della galleria Marcellinara e quello per le opere di completamento del tronco Marcellinara-Settignano, della ferrovia Marina di Catanzaro-S. Eufemia, L. 133,800.

Opere idrauliche in provincia di Sondrio.

Con recenti Decreti Reali sono state classificate in terza categoria le seguenti opere idrauliche da eseguirsi in provincia di Sondrio:

1) Sistemazione del tronco superiore del fiume Adda nella località Valchiosa e Fontanino;

2) Sistemazione del torrente Val Viola e di un tratto del confluyente Valle di Sianno;

3) Sistemazione del bacino di Bormio;

4) Sistemazione del fiume Adda, dalla località Bolgia al ponte di Mantello;

5) Sistemazione del fiume Adda nel tratto compreso fra i ponti di Mazzo e Sernio.

Opere di difesa della Riviera di Salerno.

Con Decreto Reale recente sono state prescritte le norme atte ad assicurare il compimento delle opere di difesa e

sistemazione della Riviera di Salerno, in conformità all'articolo 10 della legge 13 marzo 1904, colla quale venne accordato al Comune di Salerno un sussidio governativo di L. 560,000 per l'esecuzione delle opere medesime.

Costruzioni stradali straordinarie nel decennio 1904-1913.

Con Decreto Reale pure recente è stata approvata la tabella che determina la spesa da erogarsi per costruzioni stradali straordinarie nel decennio finanziario 1903-1904 al 1912-1913, approvate dalla legge 3 luglio 1902 e 30 giugno 1904, n. 293.

I trasporti di zolfo e le Ferrovie Sicule.

In esecuzione alla legge 11 luglio 1904, relativa alla applicazione del contributo sui trasporti di zolfo, per costituire il fondo d'esercizio del Sindacato obbligatorio di mutua assicurazione per gli infortuni degli operai sul lavoro fra gli esercenti le miniere di zolfo della Sicilia, la Direzione Generale delle Strade Ferrate dell'isola ha emanato opportune disposizioni intese a regolare l'esazione da parte delle Ferrovie di un tale contributo.

Fra le disposizioni è compresa quella del rifiuto dell'accettazione del trasporto quando il mittente non paghi direttamente il contributo spettante al Sindacato e non voglia prestarsi ad inserire nel documento di trasporto la richiesta di spesa anticipata ai termini dell'art. 121 delle tariffe per una somma corrispondente a quella del contributo.

Vagoni-serbatoi

per trasporti vino e mosto alle Sicule.

C'informano da Palermo che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo d'agevolare e rendere possibili anche sulle linee della propria rete i trasporti di vino e mosto, ha trasformato un certo numero di carri da 12 tonnellate in vagoni-serbatoi della capacità di metri cubi 10 caduno, per renderli adatti ai trasporti anzidetti.

Affinchè poi le relative spedizioni si possano effettuare alle condizioni e norme dell'allegato 14 del regolamento-tariffe, ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta regolare di modificazioni all'allegato suddetto.

Completamento di Commissione.

Il signor cav. ing. Niccolò Nicoli, R. ispettore capo delle Strade Ferrate, è stato designato a sostituire il compianto comm. ing. Marco Saccardo, R. ispettore superiore delle ferrovie nel posto di delegato tecnico in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici nella Commissione, istituita col R. Decreto 21 ottobre 1901, per la risoluzione di tutte le questioni relative alla fabbricazione, al deposito, al trasporto per ferrovia, ecc., ed all'applicazione delle materie esplosive e pericolose, di cui è presidente l'on. prof. comm. Emanuele Paternò, senatore del Regno.

Trasporti di fosforo amorfo.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia di ammettere eccezionalmente il trasporto a grande velocità delle spedizioni di fosforo amorfo (rosso), solo però quando si tratti

di partite non eccedenti i 50 chilogrammi, e quando la merce sia contenuta in tubetti metallici brevettati Posthoff, racchiusi in casse di peso non superiore a quello suindicato.

Biglietti di andata e ritorno.

In seguito ad istanza del Comune di Casalmaggiore, l'Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno delle tre classi dalla stazione di Casalmaggiore a Milano.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma, giudicando in materia di concessione di esercizio di tramvie, ha emesso la seguente massima:

« L'Autorità giudiziaria è competente a ricercare, in ogni concreto caso, se sussista un atto amministrativo legittimamente emanato, per poterne trarre le conseguenze giuridiche in ordine al ristoro del diritto privato che da tale atto si pretende sia stato vulnerato. Essa è quindi competente a giudicare della legittimità dell'atto amministrativo emanato *jure imperi* per una concessione d'esercizio di tramvie, ben inteso, limitatamente agli effetti dell'atto stesso, ed in relazione all'oggetto dedotto in giudizio, come pure a pronunciare sulle questioni circa la costituzione degli enti interessati, specialmente se questa dovesse precedere il decreto di concessione ».

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 26 ottobre 1904).

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Antoniucci, assuntrice dei lavori di costruzione di due case cantoniere lungo la linea Orte-Falconara.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Matteucci, assuntrice dei lavori di difesa della ferrovia Bologna-Otranto contro le alluvioni del fosso Manganeto.

Proposta per la concessione d'un compenso all'Impresa Gasti, assuntrice dei lavori di consolidamento e di ripristino d'un tratto della ferrovia San Giuseppe-Acqui.

Transazione con l'Impresa Fiorilli, assuntrice dei lavori di sistemazione della trincea al km. 179.485 della linea Pescara-Aquila-Terni.

Domanda di compensi all'Impresa Lenzi, assuntrice dei lavori riguardanti la deviazione della linea Orte-Chiusi, presso la stazione di Orvieto.

Proposta per la regolarizzazione della maggiore occupazione di terreno verificatasi nell'esercizio della cava Carvetto sulla linea Eboli-Metaponto.

Transazione con l'Impresa Belloni, assuntrice dei lavori per il riordino del ponticello sulla roggia Morasca lungo la linea Torreberretti-Pavia.

Progetto per il raddoppio del binario sul tronco Gallarate-Albizzate della linea Gallarate-Varese.

Progetto per l'impianto del magazzino dell'armamento e dell'Officina del Servizio Mantenimento nel triangolo di San Rocco a Milano.

Progetto per la costruzione di un ponticello al chilometro 257.839 della linea Roma-Firenze.

Proposta per il risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Porretta-Vaioni della linea Bologna-Pistoia.

Proposta per costruire una scogliera con sovrastante muro di rivestimento a difesa del rilevato ferroviario contro il fiume Piave fra i km. 48.200-48.360 della linea Treviso-Belluno.

Proposta per l'impianto del servizio merci a piccola velocità e per la rettifica del tracciato dei binari alle estremità nella stazione di Torre dei Picenardi sulla linea Cremona-Mantova.

Proposta per la sostituzione di sbarre girevoli alle attuali chiusure a catena in 20 passi a livello fra le stazioni di Cassine e di Acqui.

Proposta della Società Adriatica per l'acquisto di materiali metallici d'armamento per l'esercizio 1904-1905.

Proposta della Società Mediterranea per l'acquisto di materiali metallici d'armamento per l'esercizio 1904-1905.

Convenzione col Comune di Milano per l'attraversamento della ferrovia Milano-Rogoredo con opere della fognatura comunale.

Appendice alla convenzione stipulata col signor Pozzolo per la concessione di costruire un parapetto, nonché una casa a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Spezia.

Convenzione col Comune di Milano per regolare la concessione precaria fatta al Municipio stesso per l'attuazione dei provvedimenti resi necessari dall'ampliamento della cinta daziaria.

Convenzione con le Ditte Gattai e Budini per conservare una casa costruita a distanza ridotta dalla ferrovia Faenza-Firenze.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di materiali d'armamento alla Società Sicula.

Domanda della Società Officine e Cantieri liguri-anconitani per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di carri-serbatoi per la Rete Mediterranea.

Domanda della Ditta Pozzi per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di materiali metallici d'armamento per la Rete Sicula.

Domanda della Società Nazionale delle Officine di Savignano per il condono della multa inflittale per ritardata consegna d'un motore elettrico per la Rete Adriatica.

Nuovo tipo di vetture automotrici per le tramvie elettriche dei Castelli Romani.

Domanda della Società Siderurgica di Savona per il condono della multa inflittale per ritardata consegna di rotaie per la Rete Adriatica.

Autorizzazione all'esercizio della tramvia a vapore Roma-Civita Castellana.

Domanda della Società concessionaria delle tramvie elettriche dei Castelli Romani per sostituire nella traversata della ferrovia Roma-Napoli un cavalcavia ad un sottovia.

Proposta di modificazione dell'articolo 5 della convenzione per la concessione della ferrovia Iseo-Breno-Edolo.

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara lavori stazione Portomaggiore provvisor. aggiudicata).

Il 25 corrente, presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica in Ancona, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Portomaggiore, per l'ammontare di L. 27,000. Concorsero 8 delle 14 Ditte ammesse alla gara, che fecero un ribasso variabile dal 10.15 al 24.10 0/0, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Ing. Ciro Contini di Ferrara, quale maggiore offerente.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara lavori stazione di Legnano provvisoriamente deliberata).

Presso la Società Mediterranea ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento dello scalo merci a piccola velocità nella stazione di Legnano. Delle 16 Ditte

ammesse alla gara, solo 9 presentarono offerta di ribasso e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Bossi di Gallarate, che fece il ribasso del 12.55 per cento.

(Gara di lavori aggiudicata)

La Società Mediterranea ha aggiudicato alla Ditta Gerla geometra Angelo di Spezia l'appalto per la costruzione del muro di rivestimento all'imbocco Parma della galleria di Grondola, sulla linea Parma-Spezia.

(Gara macchinario elettrico aggiudicata)

Presso la Società Mediterranea ha avuto luogo la gara internazionale per la fornitura e posa in opera del macchinario elettrico nelle officine dei Granili a Napoli. Concorsero 5 Ditte nazionali e 6 estere, e l'appalto è stato aggiudicato alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, quale maggiore offerente.

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Ripristino della tettoia della stazione di Varese, danneggiata da incendio, per L. 6200.

Ampliamento e sistemazione generale della stazione di Novara. Variante dei binari e degli scambi lato Milano, maggiore spesa L. 12,900.

RETE ADRIATICA:

Applicazione di ringhiere di ferro alla piattaforma da 15 m. di diametro nella stazione centrale di Napoli, per L. 3050.

Sistemazione di piattaforme ed impianto di una sagoma di carico allo scalo Mandracchio, del porto di Ancona, per L. 5230.

Sistemazione delle cuvette in muratura in alcuni tratti fra le stazioni di Avezzano e di Cocullo, per L. 21,200, di cui L. 9300 per i lavori da appaltarsi.

Consolidamento della scarpa a monte delle trincee, ai km. 64.839 e 65.188 della linea Roma Sulmona, per C. 3600.

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Impianto di 5 cisterne in cemento armato presso altrettante stazioni e case cantoniere e sistemazione degli impianti esistenti presso altri 22 fabbricati delle linee Cervaro-Candela e Candela-Rocchetta Melfi, per L. 9050.

Consolidamento della scarpa destra del rilevato fra i km. 79.818-79.862 della linea Milano-Bologna, per L. 1800.

Prolungamento della ferrovia al Porto di Ancona dallo scalo di S. Priminiano al forte della Lanterna ed impianto di un secondo binario nel tratto fra l'arco Clementino e detto forte, per L. 26,600.

Consolidamento del sottopassaggio obliquo al chilometro 27.293 della linea Monza-Calolzio, per L. 920.

Opere di difesa contro le mareggiate presso la casa cantoniera al km. 235.686 della linea Ancona-Foggia, per L. 4500.

Consolidamento del ponticello al km. 21.921 della linea Pavia-Brescia, per L. 3700.

Ampliamento della luce libera del cavalcavia Pagliuoco al km. 164.602 della linea Roma Sulmona, per L. 700.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Anversa-Scanno, per L. 5500.

Rifacimento in acciaio di un deviatoio in ferro nella stazione di Ponte S. Giovanni sulla linea Foligno-Terontola, per L. 630.

Aggiunta di traverse con relative piastre e caviglie su m. 3960 di binario fra i km. 62.768 e 66.728 della linea Foggia-Napoli, per L. 6100.

Rifacimento in acciaio di 12 deviatori semplici di cui 3 a Spoleto, 5 a Foligno, 3 a Fabriano ed 1 a Serra San Quirico, per L. 7450.

Sistemazione dei segnali a disco del tronco Avezzano-Sulmona, per L. 7850.

Aggiunta di traverse con relative piastre d'appoggio su m. 6272 di binario fra i km. 16.588 e 22.860 della linea Bologna-Otranto, per L. 6950.

Consolidamento del quarto di cono a valle del rilevato di accesso del viadotto sul rivo De Paoli al km. 35.450 della linea Faenza-Firenze, per L. 16,800.

Rifacimento di 5 deviatori semplici nella stazione di Vicenza e rifacimento di m. 180 di binario attiguo a quello del magazzino merci nella stazione medesima, per L. 5400.

Rifacimento di m. 1128 di binario sulla prima linea di corsa delle stazioni di Barletta e di Trani, per L. 11,700.

Opere di difesa al rilevato ferroviario contro le corrosioni del fiume Piave fra i km. 47.960 e 48.200 della linea Treviso-Belluno, per L. 66,300.

Deviazione della ferrovia in seguito ai danni causati nella stazione di Sinigallia e costruzione dei ponti provvisori in legname sui fossi Penna, Rosso e Portella sulla linea Bologna-Ancona, per L. 144,100.

Aggiunta di traverse con relative piastre su m. 3000 di binario fra i km. 177.157 e 180.157 della linea Orte-Falconara, per L. 3600.

Idem su m. 5178 di binario fra i km. 132.600 e 136.787 della linea Bologna-Otranto, per L. 5600.

Idem su m. 3840 di binario fra i km. 13.662 e 16.838 della linea Pescara-Sulmona, per L. 5260.

Idem su m. 2306 di binario fra i km. 45.451 e 47.758 della linea Udine-Pontebba, per L. 2650.

Idem su m. 792 di binario in galleria di Carrito fra i km. 139.946 e 140.738 della linea Roma Sulmona, per L. 1100.

Rifacimento di un deviatoio in ferro nella stazione di Conegliano, per L. 680.

Rifacimento di m. 3105 di binario e di due deviatori in stazione Verolanuova, per L. 24,800.

RETE MEDITERRANEA:

Risanamento del pozzo di acqua viva presso il fabbricato alloggi dei deviatori nella stazione di Milano-Porta Sempione, per L. 140.

Costruzione di un fabbricato viaggiatori definitivo nella stazione di Oneglia, per L. 114,550.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 263.078 della linea Roma Pisa, per L. 500.

Consolidamento del manufatto al km. 233.057 della linea Reggio Castrocuoco, per L. 1800.

Sistemazione a sagoma normale del piano caricatore di Centallo sulla linea Torino-Cuneo-Saluzzo, per L. 375.

Sostituzione degli attuali stanti con altri più robusti su 25 carri a bilico da 13 tonn., per L. 5425.

Modificazioni alla stadera a ponte da tonn. 20 in stazione di Sestri Levante, per L. 2150.

RETE SICULA:

Costruzione di 4 pennelli di buzzoni metallici a difesa dell'argine ferroviario fra i km. 111.764-111.864 della linea Palermo-Porto-Empeocle, per L. 17,622.

Impianto di un dischetto di protezione al deviatore n. 3 della stazione di Campobello-Ravanusa, per L. 36.

Chiusura del piazzale della casa cantoniera al chilometro 273.678 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 130.

> <
*Modificazioni d'orario
per la stagione invernale 1904-1905.*

Col giorno 3 del prossimo mese di novembre si attiverà sulle linee della Mediterranea, poste a Nord di Roma, l'orario invernale, mediante il quale verranno introdotti diversi miglioramenti nelle comunicazioni fra Torino e Savona, fra Genova e Ventimiglia, dall'Emilia a Torino e Genova, da Genova a Milano, ecc.

Le innovazioni e modificazioni d'orario più importanti che saranno attivate sono quelle qui di seguito accennate:

Linea Torino-Savona. — Il treno omnibus, che attualmente parte da Savona alle 12.8, sarà trasformato in accelerato e fatto partire da Savona alle 13.14, in coincidenza al diretto 41, proveniente da Ventimiglia, conservando tuttavia il suo arrivo a Torino verso le 18.

L'omnibus n. 448 verrà classificato diretto, fissato in partenza da Savona alle 17.10, in corrispondenza col diretto 45 da Ventimiglia, e fatto arrivare a Torino alle 21.35.

Il diretto 28 manterrà la sua attuale partenza da Savona alle 19 circa, ma sarà reso accelerato, con fermata in tutte le stazioni, e stabilito in arrivo a Torino alle 23.50.

Linea Genova-Ventimiglia. — Saranno riattivati i due diretti invernali, uno in partenza da Genova alle 9 e l'altro in arrivo a Genova alle 18.9.

Linea Mondovì-Bastia-Cuneo. — In questa linea viene conservata, la coppia di treni che negli inverni precedenti si sopprimeva.

Linea Mortara-Casale-Asti. — Il treno 515 sarà accelerato e fatto arrivare ad Asti alle 14.32, anziché alle 15.10, come attualmente.

Il treno 518, da merci con viaggiatori, sarà trasformato in omnibus, posticipato in partenza da Asti dalle 16.10 alle 16.20, ed anticipato in arrivo a Casale dalle 18.40 alle 18.5.

Il 517, attualmente merci con viaggiatori, verrà classificato omnibus, accelerato di una ventina di minuti da Mortara a Casale, dove arriverà alle 16.40.

Linea Vercelli-Casale. — Si attuerà una nuova coppia di treni accelerati, col seguente orario: Vercelli part. 9.20, Casale arr. 9.57; Casale part. 10.50, Vercelli arr. 11.25.

Linea Alessandria-Piacenza. — Il diretto 8 sarà classificato accelerato con fermata in tutte le stazioni, con che si darà modo agli abitanti dei paesi situati fra Piacenza ed Alessandria di raggiungere le corrispondenze ad Alessandria coi primi treni della giornata per le diverse linee. Viene perciò soppresso l'attuale 402, ma in sua vece si attiva un nuovo diretto in partenza da Piacenza alle 9, ivi in coincidenza col direttissimo 20, ed in arrivo ad Alessandria alle 10.50, in corrispondenza col diretto 4 per Torino. Tale nuovo diretto troverà inoltre a Voghera il diretto 29, che arriva a Genova verso mezzodì. Resterà così costituita una nuova comunicazione celere da Bologna a Torino ed a Genova.

Il treno omnibus 404 si trasformerà in accelerato, con partenza da Piacenza alle 11.5 ed in arrivo ad Alessandria alle 13.35. Questo nuovo accelerato coinciderà a Piacenza con un treno proveniente da Bologna e ad Alessandria col 366 per Mortara e Milano e col 126 per Torino. L'attuale accelerato n. 96 sarà alquanto anticipato in partenza da Piacenza allo scopo di meglio collegarlo col diretto 4 da Bologna.

Linea Milano-Novi-Genova. — Si riattiverà il diretto serale invernale in partenza da Genova alle 18.30, in coincidenza immediata con un diretto da Ventimiglia ed in arrivo a Milano alle 21.40.

Linea Livorno-Firenze. — Il treno 177, che attualmente parte da Livorno alle 13.20, sarà posticipato di una ventina di minuti allo scopo di dargli la coincidenza a Pisa col diretto 10 proveniente da Roma.

Linea Empoli-Chiusi. — Il treno 1784 si posticiperà in partenza da Chiusi dalle 5.50 alle 6.10, onde predisporlo a ricevere ivi la coincidenza col treno 338 proveniente da Orvieto.

Diverse modificazioni d'orario sono pure state studiate per le linee al sud di Roma, ma la loro attuazione viene rimandata a più tardi, risultando esse collegate con un nuovo servizio di Ferry-Boats, che dovrà prossimamente effettuarsi tra Villa S. Giovanni e Messina.

> <
Ferrovia Santhià-Biella e Rete Biellese.

(Orario invernale).

Col giorno 3 novembre p. v. andrà in vigore l'orario invernale sulla linea Santhià-Biella e sulle tre altre della Rete Biellese.

> <
Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

1) È stata rinnovata per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905 la concessione accordata alla Ditta Moncada per trasporto di noccioline in sacchi, riducendone il quantitativo minimo d'impegno a tonnellate 334;

2) Venne concesso alla Ditta A. G. di R. Molco di effettuare i suoi trasporti di sansa esausta ad uso di combustibile da Terni a Roma-Termini, al prezzo di L. 4.25 a tonnellata, compreso il diritto fisso, col quantitativo minimo d'impegno di 400 tonnellate e con scadenza della concessione al 30 giugno 1905;

3) La concessione accordata alla Ditta Parlato Fortunato per trasporto di noccioline in sacchi è stata rinnovata per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905, limitando il quantitativo d'impegno a 300 tonnellate;

4) Concessione alla Società Italiana Ernesto Breda di effettuare i suoi trasporti di legname da S. Giovanni Manzano a Sesto San Giovanni, nella quantità minima di 500 tonnellate, coll'abbuono, in via di rimborso, di L. 2 a tonnellata sui prezzi normalmente applicabili e con effetto per il periodo dal 1° novembre 1904 al 30 giugno 1905;

5) La concessione accordata alla Ditta Vincenzo Santonocito per trasporto di noccioline in sacchi è stata rinnovata per il periodo dal 1° settembre 1904 al 30 giugno 1905, riducendosi il quantitativo a 330 tonnellate;

6) Concessione alla Società Italiana Ernesto Breda di trasportare 500 carri ferroviari destinati alla Rumenia, colla riduzione del 25 0/0 sui prezzi della tariffa normale;

7) Concessione alla Ditta Varrano e Panet di effettuare i suoi trasporti di legno di castagno da stazioni delle linee San Piero a Sieve-Marradi, Sant'Ellero-Teron-tola, Pratovecchio-Stia-Arezzo, Pescia-Pistoia e Bagni della Porretta-Pontassieve, in destinazione dei Bagni di Lucca, al prezzo di L. 0.03605 per tonnellata-chilometro sul percorso esclusivo adriatico e di L. 0.0408 sul percorso della Società Veneta fino ad Arezzo, col vincolo di un traffico minimo di 2300 tonnellate in complesso, fermo il pagamento del diritto fisso normale. La concessione scade col 30 giugno 1905.

— La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il

16° supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche, per l'attuazione del quale sarebbe stata fissata la data del 1° dicembre p. v. Il detto supplemento, per quanto concerne la percorrenza italiana, comprende tutte le modificazioni ed aggiunte già introdotte nel 13° supplemento alle tariffe del servizio italo-svizzero approvato nel luglio dello scorso anno.

— Com'è noto, con recente Decreto Reale è stata approvata una tariffa eccezionale temporanea (1° ottobre-31 dicembre 1904) portante il numero 1055 *bis*, la quale acconsente una notevolissima riduzione sui prezzi della tariffa normale, ed è applicabile per l'importazione dei vini comuni in botti o fusti da spedirsi in Austria-Ungheria per transiti di terra (Cormons-Peri-Pontebba) con percorso di almeno 600 chilometri sulle Strade ferrate, o cumulativamente su di esse e sulle linee di navigazione sovvenzionate dal Governo italiano, valevole per i trasporti sulle linee delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia.

Veniamo ora informati che, a complemento del Decreto stesso, il Governo è venuto nella determinazione di accordare una riduzione di prezzo, non prevista nella tariffa eccezionale anzidetta a favore dei fusti vuoti, sia di ritorno che destinati a prender carico, sempre in relazione ai trasporti considerati nella tariffa anzidetta. La riduzione raggiunge il 40 0/0.

><

Il Consiglio delle tariffe nel 1903.

In conformità dell'impegno assunto in un precedente numero del *Monitore*, diamo alcuni cenni su quanto è stato fatto dal Consiglio delle tariffe nello scorso anno 1903, quali risultano dal verbale dell'unica seduta che ebbe luogo il 19 dicembre dello stesso anno.

Dal volume degli *Annali* del Consiglio, testè pubblicato, risulta che furono ad esso comunicati i seguenti due nuovi quesiti:

« QUESITO LXV. — Se a favore del trasporto del caffè tostato in grano, sia da comprendere quella merce fra le derrate alimentari agli effetti delle facilitazioni di tariffa concesse a queste ultime.

« QUESITO LXVI. — Se ed in che modo convenga modificare la nota esplicativa della voce della nomenclatura e classificazione per le mondiglie di cereali di riso ».

Per lo studio di questi quesiti furono già nominate le Commissioni incaricate di riferire al Consiglio.

Le Commissioni stesse sono composte:

Quella pel quesito LXV, dei signori Barzanò cav. ing. Luigi, Serralunga cav. G. Battista e Callegari comm. Gherardo.

Quella sul Quesito LXVI, dei signori Cambi cav. Cesare, Barzanò cav. ing. Luigi e Callegari comm. Gherardo.

Quanto alla questione sollevata col quesito LXV, si nota che fino dal novembre 1900 la Società internazionale per la torrefazione igienica del caffè, con sede a Genova, faceva istanza per ottenere facilitazioni nel trasporto per ferrovia del caffè torrefatto, e specialmente, che esso fosse compreso fra le merci della categoria B, della tariffa speciale n. 1, G. V., in quel tempo in vigore per le derrate alimentari, in colli separati, del peso fino a 20 kg. per collo.

Per giustificare le maggiori facilitazioni richieste, la detta Società faceva presente come si trattasse di un'industria allora impiantata in Italia, e come vi fosse tutto l'interesse delle ferrovie a favorirne l'incremento, facilitando il trasporto di una merce nuova, la quale avrebbe costituito un nuovo traffico per la ferrovia.

Le Società ferroviarie però non accolsero siffatta domanda, poichè esse ritennero che il caffè, merce di grande valore in piccolo volume, fosse già sufficientemente favorito nel

trasporto dai prezzi della serie A di quella tariffa, tanto più poi il caffè torrefatto, il quale è ancora più leggero del caffè crudo, ed ha un valore maggiore.

Recentemente altri interessati rinnovarono le istanze fatte dalla Società internazionale anzionominata, perchè, a favorire il trasporto del caffè tostato in grano, lo si comprendesse fra le derrate alimentari della nuova tariffa n. 11, che ha sostituito la n. 1, B, dianzi citata, ed essi, a giustificare una tale domanda, addussero che, avendo quella tariffa lo scopo di facilitare il trasporto di quelle derrate alimentari, che, per la loro natura, vanno consumate in breve tempo, e quindi vanno spedite in piccola quantità, essa dovrebbe essere estesa al caffè tostato, che si trova appunto in siffatte condizioni.

Il R. Ispettorato delle Strade Ferrate pertanto ha creduto di sottoporre la questione all'esame del Consiglio delle tariffe, perchè su di essa esprima il suo autorevole parere.

Quanto alla questione di cui tratta il quesito LXVI, si osserva che in seguito a proposta delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, riconosciuta giusta dal R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, con Decreto Ministeriale del 13 luglio 1901 si approvò che alla voce della nomenclatura e classificazione della piccola velocità, *mondiglie di cereali e di riso*, si aggiungesse la seguente spiegazione: « Sotto la voce di mondiglie s'intende compreso soltanto un terriccio misto di residui di paglia, di loppe e di semi di varia natura, quali il loglio, la vecchia, l'occhio di pernice, il vilucchio, ecc. », completando l'altra voce, pure della nomenclatura *riso e risone*, colle parole: « e frantumi di riso (risina) ». E ciò per evitare erronee tassazioni.

Però molte istanze vennero presentate perchè venisse usata una certa larghezza nella tassazione delle spedizioni di mondiglie di grano, che non avessero i caratteri specificati nella riferita nota esplicativa; all'uopo osservando come, col perfezionamento delle macchine per l'industria dei molini, il grano venga sceleverato perfettamente dalle impurità, quali il terriccio, le pagliuzze, i semi di erbe parassitarie, ecc., e quest'ultime rimangano anche distinte dalla vecchia, dal loglio, ecc., ai quali non si potrebbe, a rigor di tariffa, applicare più la denominazione di mondiglie.

La Società Adriatica ritenne fondate tali istanze e si dichiarò disposta a modificare la nota esplicativa in questione; ma la Mediterranea si mostrò di avviso contrario.

Numerose sono state le argomentazioni messe innanzi dalle due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, questa pro e quella contro la modificazione della nota esplicativa, ma non fu possibile giungere ad un accordo.

Perciò il R. Ispettorato ferroviario, vista la difficoltà di conciliare le divergenze di veduta delle due Società esercenti, ha pensato di sottoporre la questione all'autorevole parere del Consiglio delle tariffe, osservando che, a suo avviso, una nota esplicativa della voce « mondiglia di cereali », intesa ad evitare i facili abusi del commercio, era ed è necessaria; che però quella già proposta dalla Società Mediterranea, ed approvata da esso Ispettorato e dal Ministero di Agricoltura, non prevedendo gli inconvenienti a cui poteva dar luogo la sua applicazione, è forse troppo rigorosa ed esclusiva.

Spetta ora al Consiglio delle tariffe giudicare se sia opportuno modificare la nota esplicativa approvata col Decreto ministeriale del 13 luglio 1901, e nel caso affermativo se convenga sostituire ad essa una nota proposta dalla Società Adriatica del seguente tenore: « Sotto la voce di *mondiglie* s'intendono compresi soltanto i residui, con terriccio o senza, della trebbiatura e della vagliatura dei cereali, che costituiscono un miscuglio di semi di piante parassite, di paglia e di loppe, con semi imperfetti o spezzati di cereali di cui il residuo stesso è il residuo.

Il Consiglio si è poi occupato del quesito LXII, così formulato:

« Se e quali facilitazioni siano da accordare ai campio-

nari dei viaggiatori di commercio trasportati per ferrovia come bagaglio ».

La Commissione incaricata di riferire al Consiglio, dopo una lunga serie di considerazioni, sottopose al Consiglio stesso le seguenti sue conclusioni:

« Che si abbia a procedere, in via di esperimento, per un anno, all'applicazione di una tariffa speciale per il trasporto dei campionari, con prezzi corrispondenti agli attuali, ribassati del 40 0/0 circa;

« Che per le modalità e cautele destinate a reprimere gli abusi, si possa attenersi a quelle in uso presso le ferrovie austriache ed ungheresi;

« Che l'attuazione di detta tariffa sia subordinata, non solo alle condizioni normali delle tariffe speciali per quanto riguarda le responsabilità, ma che siano anche preventivamente fissati dei limiti ristretti di responsabilità nel caso di ritardo, sull'esempio delle disposizioni vigenti sulle ferrovie dello Stato belga;

« Che sia mantenuta la facoltà di assicurazione, secondo le norme attualmente in vigore;

« Che per evitare ritardi ai treni direttissimi ed ai diretti, rimanga da essi tassativamente escluso l'inoltro dei colli contenenti campioni, spediti come bagaglio in base alla tariffa ridotta, rimanendo stabilito che i bagagli presentati all'ora di partenza di un diretto, da un viaggiatore munito degli opportuni documenti, vengano egualmente accettati dalla stazione e possano essere ammessi a fruire della tariffa ridotta, ma solo alla condizione che al loro inoltro si provveda col successivo treno accelerato od omnibus in partenza per la destinazione indicata dal mittente ».

Le conclusioni di cui sopra, dopo ampia discussione, vennero approvate a maggioranza dal Consiglio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Chieri-Casale. — Il Consiglio Comunale di Casale nella seduta di avant'ieri ha approvato il sussidio di L. 280,000 alla progettata ferrovia Chieri-Casale con 34 voti contro 2.

Trattasi di una ferrovia economica a scartamento ordinario, con armamento normale, da Chieri a Casale, con un percorso di 75 chilometri in continuazione della Chieri-Torino.

Essa toccherebbe settanta Comuni, di cui una trentina appartenenti al circondario di Casale.

La spesa complessiva è preventivata in cinque milioni di lire.

I Comuni concorrono colla firma di azioni rimborsabili e fruttanti.

Ferrovia elettrica Verona-Riva. — Il 23 corrente a Bardolino fu tenuto un comizio per la ferrovia elettrica Verona-Riva.

Erano presenti i deputati: Miniscalchi, Lucchino Dal Verme, Rocca di Mantova; i deputati trentini Malfatti e Tambosi, i podestà di Riva, Trento, Rovereto; i presidenti delle Camere di Commercio di Mantova, Rovereto, Bolzano, Innsbruck; i sindaci dei paesi della riviera veronese del Garda; i presidenti delle Società per l'incremento dei forestieri di Merano, Trento, Innsbruck e Riva, e moltissimi ricchi possidenti.

Presiedette il conte Miniscalchi che diede lettura delle lettere dei Ministri della Guerra, delle Finanze, colle quali annunziano di aver dato incarico al genio di Verona della compilazione del progetto per le opere fortificatorie.

Infine venne deciso di insistere presso detti Ministri, perchè la spesa venga sostenuta dal Governo, perchè sia tenuto fermo il tracciato da Verona e da Peschiera a Riva e perchè si compiano gli studi sui progetti delle ferrovie Peschiera, Mantova e Riva di Trento.

Furono inviati telegrammi ai Ministri della Guerra, dei Lavori Pubblici e delle Finanze.

Ferrovia Civitavecchia-Gallese. — Il progetto di massima per una ferrovia fra Civitavecchia e Gallese, che riunirà la linea mediterranea litorale con quella umbra interna, aprendo nuovi sbocchi ad una zona fertilissima e industriale, ha ottenuto il parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,662,841, con un aumento di L. 205,138.44 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 54,939,787, presentando un aumento di L. 2,050,573.33 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 418,210, e presentano un aumento di L. 17,059 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1904 ammontano a L. 3,933,960, con un aumento di L. 230,265 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Racconigi-Vigone-Pinerolo. — Il 23 corr. a Vigone si sono riuniti i rappresentanti dei paesi interessati a questo tronco tramviario.

Il sindaco di Vigone espose lo scopo dell'adunanza, intesa a completare le pratiche occorrenti per ottenere le superiori autorizzazioni alla costruzione del tratto di linea da Pancalieri a Pinerolo, essendosi già ottenuta tale autorizzazione per le altre sezioni.

Il geometra Vaccarino, autore del progetto, illustrò il medesimo, sia per la parte tecnica che per quella finanziaria.

Dopo breve discussione, il consigliere provinciale avvocato Alfredo Bouvier presentava, e l'adunanza ad unanimità di voti espressi per alzata e seduta approvava il seguente ordine del giorno: I convenuti rappresentanti dei vari Comuni interessati alla costruzione di una tramvia Pinerolo-Vigone-Pancalieri-Racconigi, con allacciamento Canale-Asti pel tratto Pinerolo-Racconigi, affermando l'utilità della progettata linea e la convenienza di adoperarsi per la sua pronta attuazione, principalmente pel tronco Racconigi-Pinerolo, deliberano di addivenire alla nomina di un Comitato, commettendo al medesimo di fare tutte le pratiche che riterrà opportune per dare sollecita esecuzione alla desiderata linea, secondo il progetto presentato dall'ingegnere Vaccarino (che in linea di massima approva), salve quelle varianti e modificazioni che saranno del caso.

Tramvia Vicenza-Noventa. — E' stato pubblicato il progetto di capitolato, compilato dalla Deputazione Provinciale di Vicenza per la costruzione e l'esercizio del tram Vicenza-Noventa, che dovrà stipularsi tra la Provincia e la Società inglese concessionaria « The Province of Vicenza Steam Tramway Company Limited ».

Il capitolato si compone di 36 articoli, che furono già esaminati dalla suddetta Società, la quale, mentre accettava completamente i primi dieci, proponeva notevoli e sostanziali mutamenti in altri.

Il progetto e le variazioni proposte dalla Società verranno discussi dal Consiglio provinciale nella seduta prossima.

Le stazioni della nuova linea sono le seguenti: Porta Monte, S. Croce Bigolina, Longara, Debba, Longare, Costozza (facoltativa) Ponte di Lumignano, Ponte di Barbarano, Ponte delle Botti, Ponte di Agugliaro, Strada Finale e Pavarano, oltre alle due capolinee.

Tramvia elettrica Roma-Civita Castellana. — Il capitale di questa Società, la cui sede è a Bruxelles, costituita il 28 settembre 1904, per il termine

più lungo fissato dalla legge, è di 1,300,000 franchi, divisi in 13,000 azioni di 100 franchi. Sono state create, inoltre, 1000 parti di fondatore senza eccezione di valore che, con 5000 azioni di capitale, hanno servito alla remunerazione della concessione.

Questa gode una sovvenzione provinciale ad una concorrenza di 51,000 franchi circa all'anno durante 35 anni e una sovvenzione governativa (Posta) annuale di fr. 12,000 per tutta la durata della concessione. Le 8000 azioni di capitale rimanenti sono state sottoscritte e liberate interamente.

I benefici saranno ripartiti come segue: 5 0/0 alla riserva; 5 0/0 del primo dividendo alle azioni di capitale sull'ammontare liberato; inoltre, 2 0/0 ad ogni amministratore e 2/3 0/0 a ciascun commissario, 3 0/0 alla direzione e al personale. Il saldo sarà diviso in ragione del 65 0/0 alle azioni di capitale e 35 0/0 alle parti di fondatore, salvo la costituzione eventuale di un fondo di previsione.

Tramvia Treviso-Marano. — Il 24 corrente il Consiglio comunale di Treviso discusse la proposta di concorso per la costruzione della linea tramviaria a vapore Treviso-Marano ed approvò ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, presa conoscenza del verbale dell'adunanza tenuta presso la locale Camera di Commercio il 1° ottobre corr. fra i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruenda linea tramviaria a vapore Treviso-Noale-Mirano-Marano, udita la Giunta municipale sulle informazioni fornite dalla Presidenza del Comitato esecutivo per le tramvie interprovinciali; ritenuta la incontestabile utilità che deriverebbe al Comune di Treviso dalla costruzione della linea in progetto, facendo voti che non manchi il concorso degli enti amministrativi interessati; delibera di concorrere nella spesa per la progettata tramvia con la somma di L. 35,862 alle condizioni:

1) Che tutti gli altri Comuni interessati contribuiscano le somme attribuite a loro carico;

2) Che venga accordata garanzia sul materiale mobile e stabile con preferenza ad ogni altro interessato;

3) Che la tramvia faccia capo a Treviso città;

4) Che la Società assuntrice si impegni di esercitare la linea per non meno di 50 anni, ritenuto che se l'esercizio cessasse per qualche causa prima del compimento di anni 50, il Comune avrà diritto ad essere rimborsato in proporzione degli anni non eserciti;

5) Il pagamento sarà fatto alla Società sempreché provi di essere legalmente costituita ed entro un mese da che la linea sarà aperta all'esercizio facendo capo a Treviso città.

Alla spesa sarà provveduto con impostazione della somma nel bilancio 1905, salvo di sottoporre all'approvazione del Consiglio il relativo contratto che dovrà stipularsi fra la Società assuntrice ed il Comune ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia elettrica Anversa-Bruxelles. — Si legge nel *Matin* di Anversa:

Ci si assicura che il Ministro Smet De Naeyer conta di presentare il progetto della ferrovia elettrica fra Anversa e Bruxelles prima del nuovo anno. La linea sarà concessa, ma vi sarà una clausola di riscatto a breve scadenza, che permetterà allo Stato di evitare certi danni che si sono verificati in caso di riscatto. Dunque, lo Stato non eserciterà la linea, almeno per un certo periodo di anni. Potrebbe, del resto, difficilmente farlo, perchè il prezzo dell'elettricità essendo inferiore a quello del vapore, tutti, nel Parlamento e nel pubblico sono di parere che il prezzo del biglietto Bruxelles-Anversa non dovrebbe superare L. 2 50 andata e ritorno. Ora se lo Stato esercitasse lui

stesso, gli si chiederebbe perchè costa più caro sull'altra linea e dovrebbe abbassare tutto il suo sistema di tariffe a rischio di perdere.

Ricordiamo che la nuova linea sarà una tramvia, cioè i viaggiatori non saranno ammessi con bagagli ingombranti. In questo modo si giustificherà il mantenimento della linea a grande sezione.

La linea elettrica rimarrebbe indipendente, cioè non potrebbe appartenere ad una rete elettrica di esercizio generale ed essere sottoposta alla soggezione di un orario. La velocità sarebbe da 80 a 90 chilometri all'ora, dimodochè il tragitto si farebbe in mezz'ora.

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di settembre 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di settembre 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	settembre	1903
Passeggeri trasportati . Num.	290,000		311,472
» introito . . . L.	830,000		807,440.70
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	1,135		1,123
» introito . . . L.	103,000		96,854.70
Bestiame trasportato . Capi	12,695		19,802
» introito . . . L.	47,000		75,794.35
Merce trasportata . . Tonn.	103,500		98,476
» introito . . . L.	1,055,000		1,022,212.06
Introito complessivo . .	2,035,000		2,002,301.81
» chilometrico . . .	7,373.19		7,254.71
Proventi diversi . . .	95,000		93,891.69
Introito generale . . .	2,130,000		2,096,193.50
Spesa complessiva . . .	1,130,000		1,062,377.43
» chilometrica . . .	4,094.20		3,849.20
Introito netto . . .	1,000,000.00		1,033,816.07

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Coreane. — Il *Daily Telegraph* ha da Seul che si crede che la ferrovia Seul-Fusan, costruita dal genio giapponese, potrà essere aperta alla circolazione al principio di novembre prossimo.

E' avanzata anche la ferrovia Seul-Vigiù. Così tra non molto tutta la penisola coreana sarà attraversata da un capo all'altro, nel senso della sua lunghezza, da una importante ferrovia, che assicurerà maggiormente il predominio giapponese sui coreani.

Ferrovia Transcaspiana. — Un'opera immensa mercé uno sforzo perseverante, e la cui importanza è capitale per la politica asiatica, è stata compiuta. La Russia, proseguendo il suo grandioso progetto di penetrazione nelle regioni centrali dell'Asia, ha costruito da Orenburgo, fino a Taschkent, nel Turkestan, una ferrovia di parecchie migliaia di chilometri di lunghezza. Questa linea che mette in relazione la Russia d'Europa, il Turkestan, il sultanato di Bukhara, dà alla Russia la possibilità, non solo di volgere a suo profitto i prodotti dell'industria e dell'agricoltura dell'Asia centrale, ma anche di portare alle porte del piano di Pamir e dell'India inglese delle forze militari importantissime, e che un paese ricco come il sultanato di Bukhara permetterebbe di vettoviaggiare comodamente.

La protesta della Russia contro il trattato anglo-tibetano non è senza un complemento degno di considerazione in quest'opera. Il 3 ottobre, la ferrovia era compiuta e il governatore generale del Turkestan compiva sul primo treno un viaggio d'inaugurazione dell'immenso percorso da Orenburgo a Taschkent. Un servizio regolare sarà organizzato fra una decina di mesi.

Ferrovia di Bagdad. — L'emissione delle obbligazioni Bagdad ha avuto luogo il 14 ottobre.

Il prestito si compone di 54 milioni di franchi, divisi in obbligazioni di 500 franchi 4 0/0. Si emettono attualmente 50 milioni a 86.40. L'emissione si fa simultanea-

mente in Germania, a Costantinopoli, Amsterdam, Londra, Parigi, Vienna, Zurigo, Basilea e Ginevra.

Si sa che il prestito è destinato a pagare le spese di costruzione e la fornitura del materiale rotabile dei duecento primi chilometri della linea. Questo materiale è fornito da fabbriche tedesche e francesi.

Il servizio degli interessi e dell'ammortizzamento necessita una somma annuale di 2,207,274 franchi. Essa è garantita da un certo numero di « dimes » raccolte dall'amministrazione del debito pubblico ottomano nelle provincie di Aidin, Bagdad, Mossul, Diarberkir, Urfa e Aleppo. Esse si elevano in totale a 106,000 lire turche.

Il Governo turco garantisce alla ferrovia Konia-Bagdad-Golfo Persico un prodotto lordo minimo di 11,000 franchi oltre a 4500 franchi all'anno e per chilometro per le spese di esercizio. Per contro il prodotto lordo chilometrico apparterrà al Governo quando supererà 4500 franchi e rimarrà al disotto di 10,000 fr. Se raggiunge fr. 10,000, l'eccedenza si dividerà tra il Governo e la Società, il primo ricevendo il 60 0/0 e la seconda 40 0/0 del soprappiù.

La prima sezione della linea Konia-Eregli-Burgula è quasi terminata; essa sarà inaugurata il 25 ottobre, giorno anniversario della nascita del Sultano.

Notizie Diverse

La prima linea automobili in Sardegna.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvato il progetto del sig. Claudio Demartis per una linea automobilistica Polare-Tempio-Sassari, accordando un sussidio di L. 13,100.

Questa linea è destinata a congiungere rapidamente la Maddalena, per la via di terra, a Tempio ed a Sassari.

Il Ministero delle Poste alla sua volta raddoppierà l'attuale sovvenzione che ora accorda alle Messaggerie postali di quella zona.

Il Demartis spera di costituire tra breve la Società per il pronto funzionamento di questa linea destinata a dare maggior incremento commerciale a ben 18 Comuni.

Pubblicità sui biglietti dei tramways di Vienna.

— Il Consiglio municipale di Vienna ha autorizzato l'utilizzazione per annunci dei biglietti dei tramways della città. Ottanta milioni di questi biglietti sono messi a disposizione, a questo scopo, ad Imprese urbane (contro versamento di 100 corone per un milione). Un altro stock di 20 milioni è abbandonato gratuitamente alla Società di Protezione dei fanciulli, alla Società d'informazioni per abitazioni estive nella Bassa Austria, alla Società per sviluppare il movimento dei forestieri nella Bassa Austria. Quelli che rimarranno, saranno dati a privati od a Società.

Ancora la velocità raggiungibile con le locomotive a vapore.

— La *Gazzetta dell'Unione degli Ingegneri tedeschi* riferisce che delle esperienze di velocità per dieci giorni di seguito si sono fatte lungo il tratto di ferrovia Hanovre-Stendal-Spandau di circa 250 km. Il tratto Hanovre-Stendal (km. 150) si prestava particolarmente bene per queste esperienze, perchè quasi orizzontale e con poche ed ampie curve.

Tre tipi di locomotive a vapore furono sperimentate: quelle stesse, del resto, che già in precedenza erano state sperimentate nel marzo di quest'anno sul celebre tratto di ferrovia militare Marienfeld-Zossen, dando quei risultati cui si accennò nel *Bollettino* dell'8 maggio di quest'anno. Il combustibile era costituito da una miscela di mattonelle e di polvere di carbone. Ogni locomotiva doveva rimorchiare il primo giorno un treno espresso di 40 assi (dieci carrozze) del peso complessivo di tonnellate 318 lungo il percorso Hanovre-Spandau in andata e ritorno. Nel secondo giorno doveva trainare un convoglio di 20 assi (cinque vetture) del peso di tonnellate 156.

Il primo esperimento fu fatto con la locomotiva tipo Hanovre (Egestorff) che raggiunse la velocità massima di

km. 118 e quella media di km. 85 col treno di 40 assi e la velocità massima di 130 e media di 90 con quello di 20 assi.

I due esperimenti hanno avuto luogo con due diverse locomotive, poichè la prima ebbe ben presto bisogno di riparazioni. Queste locomotive erano a 2:5 assi accoppiati, a quattro cilindri Compound; la pressione massima in caldaia era di 14 atmosfere.

Il secondo tipo di locomotiva non diversificava notevolmente dal primo; la fabbrica però era diversa, cioè quella di Grafenstodten. I risultati sono stati: km. 116 al massimo e 90 in media col treno di 40 assi e km. 126 al massimo e 95 in media col treno di 20 assi.

Finalmente la terza locomotiva, quella Borries era a vapore surriscaldato, a 2:4 cilindri accoppiati, tensione massima in caldaia 12 atmosfere, questa locomotiva ha raggiunto col treno di 40 assi la velocità massima di km. 118 e quella media di km. 91, e col treno di 20 assi km. 130 al massimo e km. 110 in media. Notevole il fatto che quest'ultima locomotiva non ha avuto bisogno dopo compiuta l'esperienza, di nessuna notevole riparazione e che durante il suo percorso il tempo era piovoso e il vento contrario.

Come si vede i risultati non sono sensibilmente diversi da quelli già ottenuti nel tratto più breve Zossen-Marienfelde. Essi sono però ancora ben lungi dal permettere di fare immediatamente un'applicazione pratica di trazione a vapore a velocità normale di 100 km. quale la si vorrebbe da molti giornali tecnici tedeschi, poichè per quanto possa ancora sperarsi in ulteriori perfezionamenti della locomotiva che più delle altre ha dato buona prova, quella del v. Borries, non può davvero ritenersi che essa riesca a mantenere cogli ordinari treni quella velocità che solo in una corsa d'esperimento in una linea delle migliori è riuscita a conservare.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Gallarate — Milano — (9 novembre, ore 12, def.). — Appalto dei lavori di ampliamento del cimitero comunale, per L. 10,400. Dep. spese L. 100.

Municipio di Albairate — Milano — (9 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori di ampliamento di quel cimitero, per L. 10,400. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Pesaro (9 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato per le scuole elementari maschili, da erigersi nell'area del Baluardo di Santa Chiara, per L. 54,643.69. Dep. provv. L. 5464. Consegna lavori 7 mesi. Fatali 24 novembre, ore 12.

Direzione Genio Militare di Verona (9 novembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una cavallerizza di secondo ordine nella caserma ex Ospedale di Vicenza e per la sistemazione del cortile, per L. 70,000. Cauzione L. 7000. Deposito provvisorio L. 7000 e L. 2200 per spese. Consegna lavori 100 giorni. Documenti fino al 5 novembre.

Municipio di Giffoni Valle Piana — Salerno — (10 novembre, ore 10). — Appalto dei seguenti lavori: 1° lotto, lavori e relative provviste occorrenti per la costruzione ed opere relative delle sorgenti Sant'Angelo di quel Comune, della frazione Mercato alla progressiva 4059 03; lavori e relative provviste per il ripristino della strada comunale Mercato Ornito; ricostruzione di due arcate ed una spalla al ponte Calabranello sul fiume Picientino, ed opere di difesa alle frazioni Santa Caterina e Sovvicco, per complessive L. 50,078 40. Dep. provv. L. 2500; 2° lotto, lavori e relative provviste occorrenti per la sistemazione dell'acquedotto ed opere relative delle sorgenti San Miele di quel Comune, alle frazioni Curti, Curticelli e Santa

Caterina, della lunghezza complessiva di circa m. 8500, per complessive L. 36,828.67. Dep. provv. L. 1841; 3° lotto, lavori e relative provviste occorrenti per la costruzione di due ponti sul Picentino, ognuno di m. 15 di luce, e cioè il ponte a travata metallica tra i Vassi e la frazione Calabrano, e quello in muratura tra la frazione Mercato e quelli di Ornito, per complessive L. 57,389.42. Deposito provv. L. 2801. Docum. fino al 1° novembre 1904.

Municipio di Cervo — Porto Maurizio — (10 novembre, ore 14.30, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di una condotta d'acqua potabile dalle sorgenti denominate Roggia, Dagnino, Ordano ed eventualmente da quella denominata Simone, all'abitato del Comune di Cervo fino alla strada provinciale, e di un lavatoio nella località ove trovasi ora il pozzo comunale, per L. 20,856.90. Cauzione L. 2000. Consegna lavori per la condotta 5 mesi, e per il lavatoio un mese.

Municipio di Lesina — Foggia — (10 novembre, ore 10). — Appalto dell'impianto ed esercizio in quell'abitato di un macchinario a vapore con dinamo-generatore elettrico per molire cereali, e per la durata di 25 anni, per l'annuo canone di L. 3500. Deposito provvisorio L. 1000. Cauzione L. 1000. Fatali 25 novembre, ore 12.

R. Prefettura di Lecce (10 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla bonifica del lago Alimini-Fontanelle e paludi Sausi e piccoli stagni nello stesso bacino, per complessive L. 782,600. Dep. provv. L. 35,000. Cauz. decimo. Fatali, senza ulteriore avviso, 18 novembre, ore 12. Consegna lavori 48 mesi. Docum. fino al 31 ottobre.

R. Prefettura di Lecce (10 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori di costruzione della strada rotabile di accesso alla banchina del porto di Gallipoli, per L. 35,000, delle quali L. 31,152.77 a base d'asta, e L. 3847.25 a disposizione. Dep. provv. L. 2000. Cauz. decimo. Consegna lavori 7 mesi. Documenti fino al 2 novembre.

Fabbriceria Parrocchiale di Auranzo — Belluno (10 novembre, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione degli inginocchiatoi del presbiterio della chiesa parrocchiale di Santa Giustina, per lire 1151.08. Consegna lavori entro il mese di ottobre 1905. Dep. provvisorio L. 100.

Municipio di Castiglione — Catania (12 novembre, ore 10). — Appalto delle opere di completamento del cimitero di quel Comune, per L. 15,172.83. Dep. provv. L. 1200. Dep. spese L. 300. Ultim. lavori 16 mesi.

Municipio di Sansostene — Catanzaro (12 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori e delle provviste dei materiali occorrenti alla costruzione del cimitero comunale, per L. 8927.79. Dep. provv. L. 415. Cauz. L. 830. Fatali da destinarsi. Consegna lavori 14 mesi.

R. Prefettura di Grosseto (14 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della Pianura Grossetana, in sinistra del primo canale diversivo, e per la conduzione della bonifica stessa, durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 219,000, ivi da dedursi L. 12,000 non soggette a ribassi d'asta, da trattarsi sui crediti dell'Impresa per la cessione che le verrà fatta del godimento dei prodotti delle opere di bonifica. Docum. fino al 4 novembre. Deposito provv. L. 12,000. Cauz. decimo.

Municipio di Milano (15 novembre, ore 13, def.). — Appalto dei lavori per la manutenzione e sistemazione delle strade comunali dal 1° gennaio 1905 al 30 aprile 1909, in 6 lotti, e cioè: Lotto 1°, L. 200,000. Dep. provv. L. 10,000. Lotto 2°, L. 200,000. Deposito provv. L. 10,000. Lotto 3°, L. 320,000. Dep. provv. L. 16,000. Lotto 4°, L. 280,000. Dep. provv. L. 14,000. Lotto 5°, L. 200,000. Dep. provv. L. 10,000. Lotto 6°, L. 320,000. Deposito provvisorio L. 16,000.

R. Prefettura di Caserta (15 novembre, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione degli edifici idrovori della casa di bonifica e del canale di scarico pel bonificamento del Pantano di Sessa in provincia di Caserta, provvisoriamente aggiudicato col ribasso complessivo del 20.05 0/0, e cioè L. 119,671.20. Dep. provv. L. 7000. Cauzione decimo. Consegna lavori 18 mesi. Documenti fino al 7 novembre.

Ministero dei Lavori Pubblici, Roma (Segretariato Generale) (16 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori metallici di compimento dei due manufatti di interclusione e di scarico del collettore destro della città di Roma, l'uno presso Porta Portese e l'altro sul colle di Vigna Pia, per complessive L. 102,500. Deposito provv. L. 7000. Cauz. decimo. Consegna lavori 14 mesi. Documenti fino al 7 novembre.

Municipio di Civitavecchia — Roma (19 novembre, ore 11.30). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione della nuova condotta di acqua potabile delle sorgenti presso Oriolo Romano a Civitavecchia, per complessive L. 679,000, in tre lotti, e cioè:

Lotto 1°. Primo tratto della condotta, dall'origine al termine della galleria detta di Femmina Morta, per L. 287,000. Dep. provv. L. 14,000. Dep. def. L. 28,000. Lotto 2°. Secondo tratto della condotta, dal termine della galleria detta Femmina Morta al nuovo serbatoio presso Civitavecchia, per L. 242,000. Dep. provv. L. 12,000. Dep. def. L. 24,000. Lotto 3°. Terzo tratto della condotta, dal termine del secondo tratto prima del nuovo serbatoio alle mura castellane di Civitavecchia e distribuzione interna, per L. 150,000. Dep. provv. L. 7500. Dep. spese L. 15,000.

Deputazione Provinciale di Genova (21 novembre, ore 15, unico). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione del tronco della strada provinciale n. 139, compreso fra l'abitato di Sesta Godano ed il torrente Buschia, di m. 6689.06, nonchè per la completa manutenzione di tutte le opere stesse fino alla collaudazione dei lavori, per L. 294,097.49, ivi comprese L. 11,000 per compensi a corpo, per lavori ed oneri diversi. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. decimo. Offerte fino al 20 novembre. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 12 novembre.

Municipie di Terranova Lippominio — Reggio Calabria (26 novembre, ore 11). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie per ottenere la sistemazione del Corso Roma, marciapiedi, fogne, spiazzi con lo sterro di rifiuto e sbocco della strada Garibaldi, per L. 22,107.10. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1900. Consegna lavori 10 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina di Costruzioni d'Artiglieria di Torino (8 novembre, ore 9.30, unica). — Fornitura di ottone in verghe, kg. 11,380, a L. 4.80, L. 20,484; ottone in bandelle, kg. 1000, a L. 2.10, L. 2100; pakfond in bandelle, kg. 150, a L. 3.10, L. 465; acciaio al nichelio, kg. 100, a L. 5, L. 500; totale L. 23,549. Cauzione L. 2355. Consegna 50 giorni.

Municipio di Civitavecchia — Roma (12 novembre, ore 12). — Fornitura di tubi, pezzi speciali in ghisa ed apparecchi vari, costituente il lotto 1° delle opere necessarie alla costruzione d'una nuova condotta di acqua potabile dalle sorgenti di Oriolo Romano a Civitavecchia, per L. 590,000. Dep. provv. L. 35,000. Cauz. L. 50,000. Dep. spese L. 13,000. Documenti fino al 10 novembre.

Direzione Generale RR. Arsenali Spezia e Napoli (14 novembre, ore 11). — Fornitura alla R. Marina di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro, per complessive L. 40,000, in due lotti, e cioè: 1° lotto, per L. 18,000; 2° lotto, per L. 22,000, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli, Venezia, Taranto e R. Cantiere di Castellammare. Dep. provv. 1° lotto, L. 1800; 2°, L. 2200. Risultati d'asta 19 novembre, ore 11. Fatali 6 dicembre, ore 12.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (14 novembre, ore 9.30). — Fornitura di acciaio in bandelle, kg. 35, a L. 5.50, L. 165; acciaio al nichelio in filo grasso, kg. 240, a L. 5.50, L. 1320; totale L. 1485. Cauzione L. 149. Consegna giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Ottobre 22	Ottobre 29
Azioni Ferrovie Biella	L. 560	568
» » Mediterranee	» 456	458.50
» » Meridionali	» 734.75	732.50
» » Pinerolo (1° emiss.)	» 428.50	428.50
» » » (2° »)	» 418	418
» » Secondarie Sarde	» 261	261
» » Sicule	» 690	688
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	» 358.25	357.50
» » Cuneo 3 0/0	» 395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	» 98	98
» » Mediterranee 4 0/0	» 504.25	503.25
» » Meridionali	» 353.75	354.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 310.50	310.50
» » » 2° emiss.	» 314.50	314.50
» » Sarde, serie A.	» 364	363
» » » serie B.	» 364	363
» » » 1879	» 364	363
» » Savona	» 389	389
» » Secondarie Sarde	» 511.50	511
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 517	517
» » Tirreno	» 517	517
» » Vittorio Emanuele	» 384	383.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. - 10^a Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	117,487	2,566	17,040	176,536	1,135	314,764	618	509
1903	113,854	2,096	17,654	169,338	589	303,526	618	491
Differenze nel 1904	+ 3,633	+ 470	- 614	+ 7,203	+ 546	+ 11,238	»	+ 18
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1904.								
1904-905	1,166,014	25,303	184,183	1,632,905	14,691	3,023,076	618	4,892
1903-904	1,122,786	22,530	177,886	1,525,454	14,933	2,863,589	618	3,634
Differenze nel 1904-905	+ 43,228	+ 2,773	+ 6,277	+ 107,451	- 242	+ 159,487	»	+ 1,258

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	44,365	988	5,747	38,898	1,051	91,049	482	189
1903	42,185	925	6,652	37,553	148	87,463	482	181
Differenze nel 1904	+ 2,180	+ 63	- 905	+ 1,345	+ 903	+ 3,586	»	+ 8
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1904.								
1904-905	441,691	10,255	72,502	270,491	4,244	799,183	482	1,658
1903-904	417,756	9,127	63,789	253,943	1,505	746,125	482	1,548
Differenze nel 1904-905	+ 23,935	+ 1,128	+ 8,713	+ 16,548	+ 2,739	+ 53,058	»	+ 110

STRADA DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	7,131	210	535	4,522	»	12,397	23	539
1903	5,698	148	988	3,328	»	10,162	23	442
Differenze nel 1904	+ 1,432	+ 62	- 453	+ 1,194	»	+ 2,235	»	+ 97
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1904.								
1904-905	59,618	1,852	15,631	34,605	»	111,701	23	4,856
1903-904	53,988	1,497	9,235	29,261	»	93,981	23	4,086
Differenze nel 1904-905	+ 5,625	+ 355	+ 6,396	+ 5,344	»	+ 17,720	»	+ 770

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 180 milioni interam. versato (ammortizzato per L. 630,000)

Avviso di Convocazione dell'Assemblea generale ordinaria.

A tenore dell'art. 22 dello Statuto sociale, l'Assemblea generale ordinaria della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 25 novembre p. v. alle ore 13, nei locali della Sede sociale in Milano, Corso Magenta, n. 24, onde deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. — *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. — *Relazione dei Sindaci;*
3. — *Presentazione del bilancio 1903-904 e relative deliberazioni;*
4. — *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle Azioni dovrà esser fatto non più tardi del 17 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Milano, il 21 ottobre 1904.

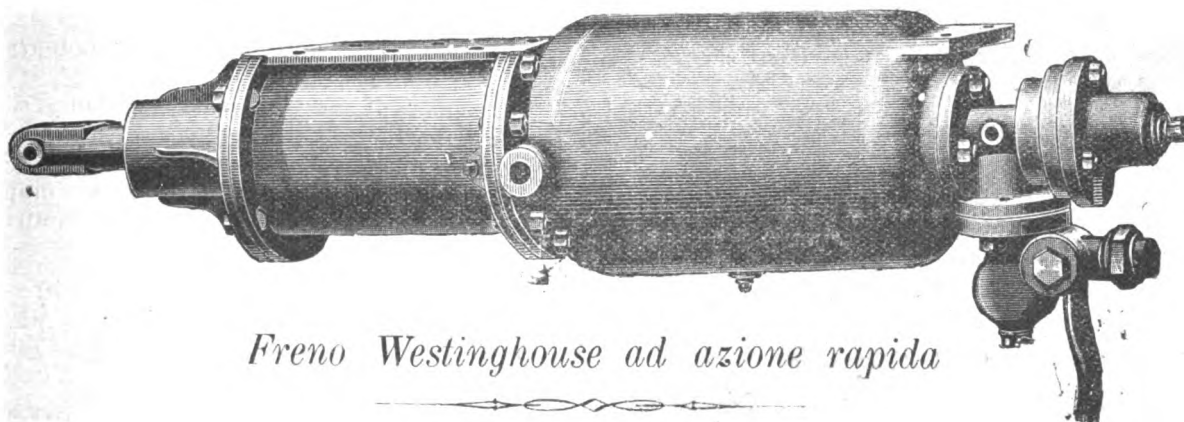
IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Milano: Cassa Sociale — Banca Commerciale Italiana — Ressi e C. succ. Giulio Bellinzaghi. — **Alessandria**, Bergamo, Bologna, Torino. Genova, Savona, Padova, Livorno, Pisa, Messina, Catania: Banca Commerciale Italiana. — Napoli: Cassa Sociale — Banca Commerciale Italiana. — Roma: Banca d'Italia — Banca Commerciale Italiana. — Venezia: Banca Commerciale Italiana — Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — Firenze: Banca Commerciale Italiana — M. Bondi e Figli. — Palermo: Cassa delle Ferrovie Sicule — Banca Commerciale Italiana. — Berlino: Disconto Gesellschaft. — Colonia: Sal Oppenheim J. e C. — Francoforte s/M: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — Monaco: Merk Finck e C. — Basilea: Bankverein Suisse — De Speyr e C. — Zurigo: Société de Crédit Suisse. — Ginevra: Union Financière de Genève. — Parigi: Société Général pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56). — Londra: C. I. Hambro et Son. — Vienna: Société I. et R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — Trieste: Filiale dell'I. e R. priv. Stabil. Austriaco di Credito, ecc.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — LONDRA



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34344	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

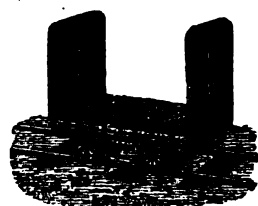
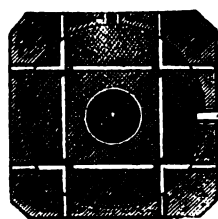
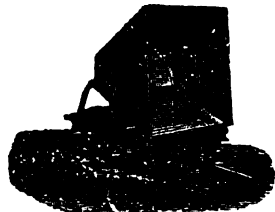
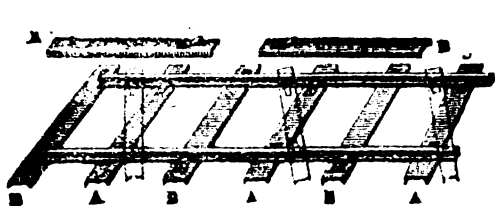
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi crociami e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. Officine Meccaniche per la fabbricazione di Macchine utensili per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni. 2 e Carlo Alberto, 33.

G. Pontoni Dir. Lit. per le stampe

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trin.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *L'esercizio di Stato in Italia ed all'estero.* — *Le ferrovie austriache dello Stato* (Cont. e fine). — *Le ferrovie francesi dello Stato.* — *Le tramvie elettriche delle grandi città asiatiche.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico* (Guida degli appaltatori. — *Guida degli azionisti.* — *Prodotti decadati delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

L'ESERCIZIO DI STATO IN ITALIA ED ALL'ESTERO

Dalla colluvie di discorsi elettorali pronunciati in questi giorni, constatiamo che gran parte dei candidati politici, alcuni per convincimento, molti per opportunismo, si dichiarano favorevoli all'esercizio di Stato. Però voci veramente autorevoli si sono pur anco sentite in senso affatto contrario. Fra queste accenniamo quella dell'on. Giusso, uomo convinto dallo studio e dall'esperienza già esercitata come ministro di lavori pubblici.

Egli fu sempre contrario all'esercizio di Stato, che se non ha dato migliori risultati in parecchi Stati nei quali fu applicato, in Italia ne darà dei pessimi. « L'esercizio di Stato — egli disse — sarà lento, intralciato e costoso oltre ogni credere, come tutti i servizi affidati allo Stato; di più, sarà in mano dello Stato uno strumento fiscale che non gioverà al pubblico e neppure al personale ferroviario; non avremmo — checché se ne dica in contrario — nè ribassi di tariffe nè miglioramento nell'esercizio, nè speditezza del movimento perchè lo Stato italiano, che è il più fiscale del mondo, non consentirebbe mai a quella larghezza di concetti che deve sempre presiedere le grandi intraprese industriali e commerciali ».

Quanto poi all'estero, in Europa i soli Stati che esercitano, con qualche successo, delle reti estese, sono la Russia e la Germania, paesi in condizioni sociali, politiche, amministrative assolutamente diverse da quelle dell'Italia.

I corpi elettivi vi hanno poca importanza, il governo è fortissimo ed è esso che prende tutte le iniziative; le influenze elettorali non esistono in Russia, sono quasi nulle in Germania.

Non esiste in Europa che una sola democrazia che eserciti direttamente le ferrovie, la Svizzera; ma l'esperienza è ancora troppo recente e del resto i risultati noti finora, e di cui demmo ragguagli anche nel precedente numero, non sono punto felici. Invece in Australia, paese demo-socialista per eccellenza, per la maggior parte le strade ferrate sono state costruite e sono condotte dallo Stato. Ecco quindi un esempio che calza, essendo fatto in condizioni politiche che più si accostano alle nostre.

L'Australia possedeva sui primi del 1900 una rete ferroviaria di 20,900 chilometri di cui 20,000 appartenevano ed erano esercitati dallo Stato.

Il costo di costruzione e di armamento dei 20,131 km. di ferrovie di Stato si elevava a 122 milioni di fr. ossia 150,000 fr. al chilometro. Questo costo, benchè sia in media la metà del nostro, è molto elevato per un paese come l'Australia, poco accidentato e dove il terreno non ha valore, tranne nei dintorni delle quattro massime città, Sidney, Melbourne, Adelaide e Brisbane; ma non è questa la critica più grave che si può muovere alle ferrovie australiane. Ciò che è veramente grave è il deficit costante che l'esercizio ferroviario produce nel bilancio.

Ecco, secondo le cifre ufficiali, il conto profitto e perdite complessive della rete di Stato australiana, nei 3 ultimi esercizi:

	Lire sterline: fr. 25.22		
	1900-901	1901-902	1902-903
Prodotti lordi	11,021,791	11,232,103	10,459,289
Spese d'esercizio	7,110,867	7,545,525	7,207,444
Prodotti netti	3,910,924	3,685,578	3,251,845
Interesse del capitale impiegato	4,543,723	4,638,548	4,699,179
Deficit	623,799	952,970	1,447,334

Un deficit così costante e persistente deve avere cause profonde, inerenti all'organizzazione del servizio.

Il coefficiente d'esercizio, ossia il rapporto delle spese coi prodotti lordi è altissimo e non tende a diminuire. Nel 1900-901 era del 64.5 0/0; nel 1901-902 del 67.1 0/0; nel 1902-903 del 68,9 0/0. Donde deriva questo aumento progressivo delle spese d'esercizio?

I commissari delle ferrovie australiane lo attribuiscono a cinque cause principali: l'alto prezzo del combustibile; i diritti di dogana che il Governo federale impone su certi articoli che ne erano prima esenti e diminuiscono il traffico; l'aumento dei salari, la diminuzione delle ore di lavoro, e le spese sempre più forti per la manutenzione delle linee e del materiale mobile.

Se non possono imputarsi al sistema dell'esercizio di stato le due prime cause indicate, è ben altrimenti delle altre tre.

L'intervento ad oltranza del governo nelle condizioni del lavoro pesa sulle finanze dello Stato che deve colmare colle risorse generali il *deficit* delle ferrovie, per mantenere, alle spalle della massa dei contribuenti, una categoria privilegiata. Quanto alla grossa spesa imposta dalla manutenzione del materiale, ciò dipende dal fatto che essa non è eseguita man mano che se ne presenta il bisogno.

Il Parlamento australiano, come altri, lesinano i crediti indispensabili per dare al bilancio le apparenze dell'economia, e non li concede che allorché non se ne può più fare a meno.

Oltre a questi difetti di esercizio, le reti australiane soffrono un altro malanno ed è l'abuso di costruzione di linee senza traffico, che non pagano le spese e non hanno probabilità di pagarle mai.

Ma il partito operaio che ha avuto fin qui il sopravvento spinge ai lavori pubblici ad oltranza, ed il governo obbedisce per paura di perderne i voti. Così tutto è subordinato, non agli interessi reali del paese, ma a considerazioni parlamentari ed elettorali!

Ed è precisamente la prospettiva che attende l'Italia andando incontro all'esercizio di Stato.

LE FERROVIE AUSTRIACHE DELLO STATO

(Cont. e fine — Vedi N. 43).

Corpi consultivi. — Per dare parere sulle questioni economiche generali relative al traffico ferroviario, è istituito, presso il Ministero, il *Consiglio ferroviario di Stato*.

Esso è costituito dal presidente, del suo sostituto e di 80 membri nominati per tre anni dal Ministro delle Ferrovie.

Di questi membri:

10 sono nominati a libero giudizio del Ministro delle Ferrovie;

11 su designazione dei Ministri del Commercio, delle Finanze, dell'Agricoltura e della Guerra;

36 su proposta delle Camere di Commercio e d'Industria;

17 su proposta dei Consigli provinciali d'agricoltura e di altre Corporazioni agricole speciali;

6 su proposta di associazioni montanistiche speciali.

Il Consiglio ferroviario di Stato si aduna di regola due volte all'anno, ed è chiamato a dare il suo parere sulle questioni più importanti dei trasporti che interessano il commercio, l'industria, le questioni agrarie e forestali e le miniere.

Bilanci. Controllo della Corte dei Conti. — Il bilancio preventivo delle ferrovie è approvato dalle due Camere del Consiglio dell'Impero con la legge annuale di finanza.

Le spese sono distinte in *ordinarie* e *straordinarie*. Nelle spese ordinarie figurano le spese generali dell'esercizio per la Direzione centrale, per l'Ispettorato generale, per l'Ufficio centrale ripartizione veicoli, e, in complesso, per le Direzioni compartimentali. Nelle spese straordinarie sono portate distintamente le singole previsioni di spesa riflettenti provviste e lavori per il completamento e miglioramento della rete e dei relativi mezzi di esercizio.

Il bilancio preventivo è compilato dal Ministero in base ai bilanci parziali redatti e presentati dalle singole Direzioni compartimentali per le rispettive circoscrizioni.

Approvato il bilancio, il Ministero assegna i crediti ordinari e straordinari che spettano ad ogni Direzione in base al bilancio stesso.

L'impiego dei crediti relativi alle *spese ordinarie* per lavori di trasformazione e di tutti i crediti relativi alle *spese straordinarie* è poi stabilito mediante speciali programmi particolareggiati, che vengono predisposti dalle Direzioni ed approvati dal Ministero.

Il Ministero fissa inoltre la ripartizione, per le singole linee, delle spese dell'Amministrazione centrale dell'eser-

cizio; e infine assegna, tanto alle Direzioni compartimentali quanto agli uffici di costruzione, i crediti derivanti da leggi speciali per costruzioni nuove.

Le Direzioni amministrano liberamente i fondi loro assegnati, tenendo in evidenza l'impiego fattone per i singoli capitoli di spesa, secondo i relativi programmi particolareggiati approvati dal Ministero.

Le Direzioni debbono invece richiedere al Ministero, caso per caso, speciali autorizzazioni e assegnazioni di fondi per tutte le spese non previste in bilancio, per le eccedenze di spesa sui crediti accordati per i singoli titoli, per crediti suppletivi, per crediti straordinari eventualmente necessari in casi d'urgenza anche prima dell'approvazione del bilancio.

In questi casi il Ministro delle Ferrovie, prima di autorizzare la spesa, deve ottenere il consentimento del Ministro delle Finanze; mancando il consenso del Ministro delle Finanze, la questione dev'essere sottoposta alla decisione del Consiglio dei Ministri.

La suprema Corte dei conti (*Oberste Rechnungshof*) esercita direttamente il controllo su tutta la gestione ferroviaria.

Essa fa il riscontro delle entrate e delle spese, dell'acquisto e della vendita dei beni dello Stato; e ciò non soltanto per accertare la regolarità contabile dei conti che le vengono presentati, ma anche, e più specialmente, per giudicare se i risultati della contabilità corrispondono alle disposizioni vigenti per l'Amministrazione dello Stato.

Sono esclusi dal controllo soltanto i fondi a disposizioni eventualmente accordati al Ministero ed agli Uffici centrali.

Per l'esecuzione del suo mandato di controllo debbono essere sottoposte alla Corte dei conti tutte le contabilità del Ministero delle Ferrovie e delle Direzioni compartimentali riflettenti i prodotti e le spese, nonché il complesso della gestione del patrimonio ferroviario dello Stato.

Inoltre, al termine d'ogni anno, tanto il Ministero quanto le Direzioni compartimentali debbono presentare alla Corte dei Conti i proprii consuntivi, dai quali debbono risultare le entrate e le spese, distinte secondo i diversi capitoli del bilancio preventivo, nonché le rimanenze dell'anno.

Quando ne siano richiesti, il Ministero e le Direzioni debbono pure comunicare per visione alla Corte dei conti i contratti, le liquidazioni ed altri documenti giustificativi che possano riuscire necessari agli scopi del controllo.

Nella tenuta della contabilità, il Ministero delle Ferrovie e le Direzioni compartimentali debbono osservare le prescrizioni emanate al riguardo dalla Corte dei conti.

Peraltro la Corte dei conti non può stabilire disposizioni che interessino la trattazione degli affari del Ministero, delle Direzioni e dei dipendenti Uffici di contabilità e di cassa, senza preventivo accordo col Ministero stesso. Parimenti il Ministero non può, se non d'accordo con la Corte dei conti, introdurre modificazioni nelle disposizioni relative alla contabilità e alla cassa che interessino il riscontro contabile.

La Corte dei conti, a suo libero giudizio, per accertarsi del regolare andamento degli affari, può anche inviare dei proprii delegati ad eseguire riscontri presso la Ragioneria centrale del Ministero e presso gli Uffici di contabilità delle Direzioni compartimentali.

In caso di constatata irregolarità, vengono adottati gli opportuni provvedimenti dalla Corte dei conti, d'accordo col Capo dell'Ufficio interessato.

Ove occorra, la Corte dei conti può pure promuovere dei riscontri di cassa da parte del Ministero o delle Direzioni compartimentali.

Di tutte le spese non previste in bilancio od eccedenti i crediti approvati, che vengano autorizzate dal Ministro delle Ferrovie di concerto con quello delle Finanze, o in seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri, dev'essere data notizia alla Corte dei conti mediante presentazione preventiva degli atti relativi. Soltanto nei casi d'urgenza, la presentazione degli atti può essere fatta dopo intervenuta l'autorizzazione della spesa.

Per tutto quanto riguarda il servizio di controllo, le Direzioni compartimentali sono tenute all'osservanza degli ordini e delle istruzioni che emanano dalla Corte dei conti, la quale ha diritto di assicurarne l'adempimento con la stessa autorità d'un Ministero.

Dati statistici.

Ferrovie esercitate dallo Stato alla fine del 1902:

Ferrovie dello Stato esercitate dallo Stato . . . km.	7,778
Ferrovie private esercitate per conto dello Stato . . .	571
Ferrovia della città di Vienna	38
Ferrovie private esercitate per conto dei concessionari	3,447
Totale km.	11,834

Direzioni ed uffici dipendenti.

(Situazione al 31 dicembre 1902).

	Linee in esercizio	Sezioni di manutenz.	Uffici di trazione	Uffici di direttivi dell'eserc.	Uffici del l'eserc.	Stazioni Formate Scali
1. Vienna	855	10	4	2	16	298
2. Linz	947	12	5	2	9	301
3. Innsbruck	734	8	5	3	5	178
4. Villaco	1,098	15	6	1	11	271
5. Trieste	459	2	2	4	2	115
6. Pilsen	1,474	16	5	3	11	311
7. Praga	1,649	18	5	8	15	401
8. Olmütz	645	6	2	1	4	168
9. Gracovia	1,132	18	6	—	7	170
10. Leopoli	1,157	18	4	1	8	143
11. Stanislau	1,684	18	3	4	5	254
Totale	11,834	141	47	29	93	2610

Personale.

(Situazione al 31 dicembre 1902).

	Amministrazione		Esercizio			Totale
	Impie- gati	inser- vienti	Impie- gati	Impiegati inferiori	Personale di servizio	
AMMINISTRAZIONE CENTRALE.						
Ministero delle ferrovie. . .	329	105	328	5	17	784
Ispettorato ge- nerale . . .	58	10	1	—	—	69
Ufficio centrale ripartizione veicoli . . .	3	—	74	6	10	93
ESERCIZIO.						
Servizio centra- le delle Di- rezioni . . .	25	—	2772	547	358	3702
<i>Servizi attivi:</i>						
Sorveglianza e manutenzio- ne delle linee . . .	—	—	408	1169	7396	8973
Stazioni e per- sonale viag- giante . . .	—	—	3087	2203	15334	20624
Trazione e offi- cine	—	—	466	2369	8717	11552
Magazzini del materiale . .	—	—	85	69	229	383
Fabbricazione biglietti . .	—	—	9	2	40	51
Impianti illu- minazione .	—	—	4	7	28	36
Servizio piro- scafi	—	—	7	32	57	96
COSTRUZIONI	2	—	304	3	1	310
DIVERSI	—	—	22	—	2	24
Totale	417	115	7564	6412	32189	46697

LE FERROVIE FRANCESI DELLO STATO

La rete delle Ferrovie di Stato in Francia (circa chilometri 3000) è amministrata da un *directeur*, dipendente dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Il direttore è assistito da un Corpo consultivo di dieci membri, da lui presieduto, e cioè il *Conseil della Rete di Stato*, che dà pareri su tariffe, regolamenti, gestione finanziaria, contratti, litigi.

Costituiscono la *Direzione* propriamente detta i seguenti Uffici: personale; segretariato; approvvigionamenti generali e controllo officine; cassa generale; contenzioso; servizio medico.

Dipendono dalla Direzione, e risiedono in altri locali, i seguenti *servizi centrali*:

Esercizio. — Segretariato, personale, contabilità; movimento; studi tecnici; servizio commerciale; controllo prodotti e statistica commerciale.

Materiale e trazione. — Ufficio centrale.

Manutenzione e lavori. — Ufficio centrale; materiale fisso, ponti metallici; servizio elettrico; studi di nuove linee.

Dalla Direzione e dai servizi centrali dipendono i seguenti *uffici esterni* distaccati sulle linee:

Ispettorati principali d'esercizio, ripartiti in tre circondari, da ognuno dei quali dipendono i riparti stabiliti in diverse sedi;

Ispettorati principali di trazione e materiale, ripartiti in due circondari, con capi-deposito e capi-officine;

Ispettorati di manutenzione e lavori, ripartiti in tre circondari, con agenti in varie sedi.

La nomina, la promozione e la revoca del personale superiore competono al Ministro, su proposta del direttore; al direttore spettano invece i provvedimenti stessi per gli altri agenti, nonché le disposizioni pel trasferimento di tutto il personale senza distinzione.

La Rete dello Stato è sottoposta ad una *Ispedizione speciale*, il cui scopo è identico a quello del controllo esercitato dal Governo sulle ferrovie concesse a privati.

Per la Rete di Stato le operazioni finanziarie si dividono in operazioni di *bilancio* e operazioni di *tesoreria*.

Il conto d'Amministrazione si divide in due parti:

Il *conto di costruzione*, a cui corrispondono alcuni capitoli del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, per studi e lavori di ferrovie eseguite dall'Amministrazione della Rete di Stato, per impianti sulle linee in esercizio e per acquisto di materiale rotabile;

Il *conto esercizio* (entrate e spese), nel quale sono portati in entrata i prodotti del traffico e fuori traffico, e in uscita le spese d'esercizio.

Le *spese d'esercizio* sono divise nelle seguenti categorie:

I. *Direzione*;

II. *Conseil della Rete*;

III. *Spese non suscettibili di valutazione fissa*: a) esercizio; b) materiale e trazione (compreso il rinnovamento del materiale rotabile, attrezzi, ecc.); c) manutenzione (compreso il rinnovamento dell'armamento); d) stazioni e tronchi comuni; e) contenzioso (spese giudiziarie); f) servizio sanitario; g) premi di gestione; h) indennità, soccorsi al personale; i) sovvenzioni agli Istituti di previdenza; l) indennità per accidenti e spese diverse.

IV. *Imposte ed assicurazioni* (imposta fondiaria, ecc.);

V. *Spese di esercizi passati non chiusi*;

VI. *Spese di esercizi chiusi*.

Il bilancio preventivo d'esercizio viene presentato dal direttore al Ministro e, *allegato al bilancio di previsione* del Ministero dei Lavori Pubblici, viene approvato con la legge annuale di finanza.

I fondi del bilancio sono dal Ministro messi a disposizione del direttore, il quale li destina (*crédits ouverts*) in tutto o in parte, a seconda dei bisogni, ai capi dei tre servizi: esercizio, materiale e trazione, manutenzione e lavori.

Nessuna spesa e nessun incasso può farsi se non in virtù

di autorizzazione del direttore o dei capi-servizio da lui delegati nei limiti dei *crédits ouverts*.

Importante funzione è quella del cassiere generale (1), che dipende gerarchicamente dal direttore, ma tiene una gestione autonoma per tutti gli introiti ed i pagamenti relativi alle ferrovie della Rete di Stato.

La riscossione dei prodotti ed il pagamento delle spese nelle stazioni e negli uffici vengono fatti dai capi-stazione e gestori, che non possono effettuare alcun pagamento se il mandato non sia vidimato dal cassiere generale, salvo casi determinati ed urgenti, nei quali, dietro autorizzazione del direttore o dei capi-servizio, hanno facoltà di prelevare le somme necessarie dalle loro casse, dandone conto almeno ogni mese.

Periodicamente i capi-stazione ed i gestori presentano al cassiere generale la situazione documentata, versandogli la eccedenza in valuta.

Il *cassiere generale*, responsabile degli incassi e delle spese, può sospendere il pagamento di mandati presentati alla sua vidimazione, *quando non siano emessi su crediti aperti o li eccedano*, quando i documenti giustificativi da allegarsi ai mandati siano deficienti o irregolari, procedendo tuttavia al pagamento sospeso *quando chi l'ha ordinato ne faccia, sotto la propria responsabilità, domanda per iscritto*.

Il cassiere generale presenta annualmente il suo *conto di gestione* al Ministro delle Finanze e successivamente alla Corte dei Conti.

E' aperto un conto corrente fra il cassiere generale delle ferrovie ed il cassiere del tesoro.

Le operazioni di tesoreria richiedono conti di servizi speciali, conti di corrispondenti, conti diversi e conti d'ordine.

I *conti di servizi speciali* sono aperti e chiusi con decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e delle Finanze su proposta del direttore. Essi si suddividono in:

- 1) Fondo di scorta generale;
- 2) Approvvigionamenti dei magazzini;
- 3) Approvvigionamenti del servizio della manutenzione;
- 4) Fondo d'assicurazione contro l'incendio.

Il fondo di scorta (le cui risorse sono utilizzate dai servizi dei magazzini e della manutenzione per l'acquisto di oggetti e materiale di consumo, nonché di materiale ed attrezzi) è costituito dal valore degli approvvigionamenti ceduti dalle Società le cui linee furono riscattate e da una assegnazione complementare successiva.

I due conti 2 e 3 (approvvigionamenti) sono addebitati del valore delle forniture acquistate, del valore degli oggetti e materie versati dai servizi, degli stipendi del personale e delle altre spese generali. Essi sono tenuti per esercizio finanziario. Il saldo di un esercizio si riporta di ufficio all'esercizio successivo. Vengono accreditati dell'importo delle distribuzioni fatte ai servizi per rispettivo consumo, del ricavo della rivendita di oggetti e materie, delle quote di spese generali a carico dei servizi, le quali comprendono le spese di personale, i deprezzamenti, le perdite e gli abbuoni realizzati con la rivendita di oggetti fuori uso. I saldi debitori debbono corrispondere esattamente alle cifre degli inventari al 31 dicembre, tenendo conto, se del caso, delle pendenze non regolate in entrata ed uscita di ciascuno dei due conti.

La differenza fra il totale di questi due saldi e l'importo del fondo di scorta generale deve rappresentare le risorse disponibili per nuovi acquisti.

Il conto fondo d'assicurazione contro l'incendio è accreditato dell'importo della dotazione del fondo d'assicurazione da versarsi dall'Amministrazione alla Cassa Depositi e Prestiti, nonché degli interessi corrisposti da questa Cassa. E' addebitato delle somme impiegate nel pagamento delle indennità per danni.

I *conti dei corrispondenti* sono aperti e chiusi dal direttore. Si dividono i conti delle cauzioni provvisorie; dei

(1) E' nominato con decreto presidenziale. Presta una cauzione quintupla dei suoi emolumenti. E' sottoposto alla giurisdizione della Corte dei Conti.

concessionari di linee esercitate in regola; delle ferrovie in corrispondenza; dei fornitori di vestiario; della Società di mutuo soccorso; dell'economato viveri; del tesoro.

I *conti diversi e d'ordine* si dividono in conti riguardanti le ritenute per le pensioni, per i soccorsi, per la Società di mutuo soccorso, per la Casa di ritiro per la vecchiaia, per l'economato viveri, per ammende, per fitti, per sequestri di stipendi, per cauzioni degli agenti, multe applicate ai fornitori, ritenute di garanzia del servizio magazzini, tasse di registro, diritti di bollo, imposte erariali sui trasporti, noli in servizio cumulativo, noli diversi di materiale, operazioni per conto di terzi, conto corrente con le stazioni e coi servizi delle merci, incassi e pagamenti da regolarizzare.

LE TRAMVIE ELETTRICHE DELLE GRANDI CITTÀ ASIATICHE

La *Zeitschrift für Elektrotechnik* reca i seguenti particolari sulle tramvie elettriche che si incontrano nelle grandi città del continente asiatico:

Queste tramvie non corrispondono né alla densità della popolazione, né alla estensione dei centri per i quali sono state costruite. Sei città soltanto possiedono delle reti importanti e veramente remuneratrici. Le tramvie asiatiche sono state quasi tutte costruite da Compagnie Inglesi; sono amministrate ed esercitate da europei che hanno degli onorari elevati; gli indigeni che si incontrano nel personale subalterno sono impiegati come conduttori e fuochisti con retribuzioni mensili varianti fra 15 o 70 franchi. I treni si compongono di automotrici chiuse di prima classe riservate agli europei e di vetture rimorchiate scoperte destinate agli indigeni.

La tramvia di Bombay, la prima costruita in Asia, possiede ancora la trazione animale, ma si è alla vigilia della trasformazione in trazione elettrica. La città di Madras possiede una piccola linea elettrica stabilita dalla compagnia « Electric Construction » di Londra. Le tramvie elettriche di Calcutta, costruite nel 1902 dalla Casa Dick Kerr e C^o, di Londra, contano 64 chilometri di binario con 150 vetture in servizio. La compagnia che le esercita paga un dividendo del sette per cento sul suo capitale azioni che è di circa 19 milioni di franchi. Le spese di esercizio non assorbono che il 50 0/0 del prodotto.

A Colombo (Ceylan), il tram elettrico, di circa 13 km. di sviluppo, è stato costruito pure da una casa di Londra.

A Mandalay (Birmaniam), si deve mettere prossimamente in servizio una linea tramviaria di 20 km. costruita dalla casa Dick Kerr e C^o. Si utilizzerà il legno come combustibile invece del carbone, perché il carbone costa troppo (circa 35 franchi la tonnellata).

A Rangoon (Birmaniam) appena spirata la concessione attuale, la trazione sarà trasformata in elettrica.

Il più antico tramway elettrico dell'Asia è quello di Bangkok (Siam). È stato costruito dodici anni fa, per iniziativa di una società danese, da una casa americana. A Singapore, un tram di circa 45 km. è presentemente in costruzione. Avrà 70 vetture. Le rotaie posano su traverse in cemento. La casa Dick Kerr e C^o, costruisce inoltre, in questo momento, la tramvia elettrica di Hongkong, che deve seguire la costa sopra un percorso di 20 km. A Shanghai, la concessione di una tramvia elettrica è stata accordata, da un anno, ma i lavori non sono ancora cominciati. Pechino possiede un piccolo tram elettrico impiantato dalla casa Siemens e Halske di Berlino.

A Seul (Corea) vi è un tram elettrico costruito da americani. I costruttori inglesi hanno fatto, coi municipi interessati, dei trattati valevoli per periodi di 30 e 42 anni. Allo spirare di queste concessioni, i municipi potranno riprendere l'esercizio per loro conto, mediante il versamento di un prezzo di acquisto fissato secondo il prodotto medio dei tre ovvero cinque ultimi anni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Ancora dell'unificazione delle tariffe delle Società ferroviarie in Sardegna.

Il 31 ottobre scorso, in Roma, presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, si sono iniziate conferenze in ordine alla unificazione delle tariffe delle Ferrovie Secondarie della Sardegna con quelle della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde; e per la definizione di altre vertenze relative al servizio delle ferrovie secondarie anzidette. Le dette conferenze dureranno parecchi giorni, essendo parecchie e molto controverse le questioni sulle quali importa di prendere un accordo.

Prendono parte alle conferenze i signori:

Per il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate: Comm. Icilio Calvori, vice-ispettore generale; comm. rag. Giovanni Sanguini, ispettore superiore; comm. ing. Pietro Zacchi, ispettore capo; cav. ing. Vincenzo Cappello, ispettore capo del Circolo di Cagliari; cav. avv. Giacinto Lagramani, ispettore principale; rag. Vincenzo Vercellesi, vice-ispettore, segretario.

Per il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio: Ing. Carlo Falocci, segretario.

Per la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde: Cavaliere ing. Carlo Marini, ispettore generale.

Per la Società Italiana delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna: Cav. ing. Vittorio Franzi, vice-direttore generale; cav. avv. G. B. Marchesini, rappresentante legale; cav. ing. Gustavo Gandini, direttore dell'esercizio; e cav. Gerardo Trillo, ispettore capo al Movimento e Traffico.

Dei risultati della conferenza terremo informati i nostri lettori, trattandosi di argomento già abbastanza diffusamente trattato dal *Monitore*, allorchè ebbe a fare cenno degli studi all'uopo compiuti dalle Camere di Commercio di Cagliari e di Sassari, le quali erano state invitate ad esprimere, come infatti hanno espresso, il loro avviso sulla progettata unificazione di tariffe, alla quale abbiamo accennato.

><

La Cuneo-Nizza alla Camera francese.

È stato distribuito il 3 corr. alla Camera francese un progetto di legge che approva la Convenzione firmata il 6 giugno 1904 tra la Francia e l'Italia per l'impianto di comunicazioni ferroviarie tra Cuneo-Nizza e Cuneo-Ventimiglia, e per il raddoppiamento del binario fra Mentone e Ventimiglia.

><

Linea Benevento-Avellino.

(Servizio economico).

Siamo informati che il Ministero dei Lavori Pubblici ha interessata la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo a voler disporre gli studi opportuni per l'attuazione del servizio economico sulla linea da Benevento ad Avellino, la quale si trova appunto nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901, per un'esperimento di un tale sistema di esercizio.

><

La bonifica delle Valli di Comacchio.

Al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato rimesso il progetto per la bonificazione delle Valli settentrionali di Comacchio, per l'importo di L. 9,500,000.

><

Sistemazione dell'emissario di Bientina.

Lo stesso Consiglio Superiore ha approvato il progetto esecutivo dei lavori di stemazione dell'emissario di Bientina dallo sbocco del Calabrone alla botte sotto Arno, per l'importo di L. 3,000,000.

Nuovi lavori pubblici.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare complessivo di oltre L. 1,600,000.

Costruzione del 12° tronco compreso fra la provinciale per Parenti e Roggiano e l'abitato di Roccabernarda, della strada provinciale num. 7 (Catanzaro), lire 294,000;

Costruzione della prima parte — compresa fra Militello Rosmarino e la mulattiera per Alcara Li Fusi — del 2° tronco della provinciale di serie n. 165 (Messina), L. 557,000;

Riparazioni straordinarie di somma urgenza occorrenti allo scafo ed alla macchina del R. piroscafo « Etruria » in servizio dei fari e fanali delle provincie toscane, L. 15,000;

Deviazione dell'allacciante delle Chianacce allo Strozzi e suo definitivo recapito nell'allacciante di sinistra a monte dello sbocco del torrente Esso (Arezzo e Siena), L. 254,500.

Costruzione della traversa interna nell'abitato di Riccia della strada provinciale num. 34 (Campobasso), lire 142 mila;

Allargamento e sistemazione del tratto della strada nazionale num. 17 ricadente nel chilometro 64 in località Cornella presso l'abitato di Cividale Camuno (Brescia), lire 19 mila;

Imbancamento in tre tratti dell'argine sinistro del Santerno alla botte Giulianina Preti e froldo chiavica Gamberini nel Comune di Lugo (Ravenna), lire 21,500;

Imbancamento in due tratti dell'argine sinistro del Santerno ai froldi Bentivoglio e Formica in Comune di Lugo (Ravenna), lire 24,500;

Lavori e provviste nell'interesse del servizio idraulico nelle provincie di Avellino, Padova e Pisa, lire 18,110;

Costruzione di un fabbricato per magazzino di bonifica ed alloggio del personale, presso la stazione di Scarlino (Grosseto), lire 38,100;

Costruzione di un casello di bonifica alla confluenza del fiume Bruna col torrente Sovata (Grosseto), L. 21,775;

Bonifica dei piccoli stagni presso Torre S. Isidoro in Comune di Nardo, delle paludi Chidro, Tamari e Rondina (Lecce), lire 76,850;

Urgenti lavori di escavazione nei canali alimentatori del porto canale di Cesenatico, denominati Venarella, Venagrande e Venaprinipale (Forlì), lire 23 mila;

Urgente escavazione di alcune zone nel bacino del porto di Terranova Pausania (Sassari), lire 23,520;

Lavori portuali nelle provincie di Ancona, Forlì, Palermo, Sassari e Siracusa, lire 22,436;

Lavori ferroviari diversi, lire 42,900.

><

La commenda della Legione d'Onore al comm. Lampugnani.

In questi giorni il Presidente della Repubblica Francese ha firmato il decreto che conferisce la commenda della Legione d'Onore al comm. Luigi Lampugnani, direttore dell'esercizio del I Compartimento delle Strade Ferrate del Mediterraneo, residente in Torino.

Quest'onorificenza, conferita dal Governo francese al comm. Lampugnani per i molti titoli acquistatisi nel rendere più facili e più profittevoli i rapporti ferroviari internazionali, viene ad accrescere il numero già grande delle decorazioni italiane ed estere che, mentre illustrano l'egregio uomo, al quale presentiamo anche le nostre più vive congratulazioni, sono da lui stesso onorate.

><
*Entrata in franchigia in Russia
del materiale ferroviario.*

La ferrovia Varsavia-Vienna ha ottenuto eccezionalmente l'autorizzazione di introdurre in franchigia, per i bisogni del suo servizio, articoli ferroviari e porzioni di vagoni che provengono dall'estero. Questa misura dimostra l'imbarazzo nel quale si trovano le fabbriche russe di vagoni ferroviari e l'impossibilità per esse di bastare alle ordinazioni, mentre che il Governo si trova così costretto a togliere ogni ostacolo alle frontiere. Potrebbe ben darsi che ricorresse presto all'estero, in una misura maggiore, per procurarsi le locomotive ed i vagoni che mancano in seguito alle esigenze della guerra e il trasporto dei raccolti. La situazione diventerà sempre più critica a misura che il materiale è inviato in Siberia: queste spedizioni sono state considerevoli in questi ultimi tempi.

Costruttori italiani, vegliate!

><
*I prodotti delle Ferrovie italiane
dal 1° luglio al 30 settembre 1904.*

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 30 settembre 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 42,318,295 contro L. 40,730,142 nel periodo corrispondente dell'anno scorso, con un aumento quindi di L. 1,588,153.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 10,799,769.

Per la *Rete secondaria* L. 1,933,794, contro 1,841,947 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 91,847.

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 38,361,446 contro L. 36,130,645, nel corrispondente periodo dell'esercizio 1903-904. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,230,801.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 9,795,701.

Per la *Rete secondaria* L. 3,365,638 contro L. 3,156,143 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 209,495.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 2,720,904 contro L. 2,539,194 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1903-904, con un aumento di L. 181,710.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 29,808.

Per la *Rete secondaria* L. 713,048 contro 649,242 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 63,804.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 5,370,800.

Da tali cifre per i tre primi mesi dell'esercizio finanziario 1904-905 risulta un maggior prodotto di lire 4,365,810 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

><
Le nostre derrate alimentari per l'Inghilterra.

La Camera di Commercio ed Arti della provincia di Bari si è essa pure occupata recentemente dell'importante argomento sollevato dalla Camera di Commercio italiana di Londra, relativo ai miglioramenti da apportarsi nel servizio dei trasporti delle derrate alimentari in esportazione per l'Inghilterra, ed ha fatto pervenire al Ministro dei Lavori Pubblici un ordine del giorno da essa votato al riguardo, con viva preghiera di voler prendere nella più seria considerazione i voti conformi di tante Camere a proposito di un commercio che costituisce già una grande risorsa per il nostro Paese, ma che, se aiutato da saggi provvedimenti in ordine ai trasporti, potrebbe assurgere a ben più grande importanza.

Nel suo ordine del giorno la Camera di Commercio di Bari esprime i seguenti voti: « Che nei trattati di commercio con tutte quelle nazioni con le quali è possibile l'esportazione di frutta fresche, ecc., si ottenga il minor dazio possibile d'entrata; che sia istituito a Londra un Sindacato pel deposito e collocamento delle nostre derrate alimentari ivi spedite; che almeno due volte all'anno vi sia a Londra, per opera di quella Camera di Commercio, una Mostra, almeno campionaria, delle nostre derrate alimentari; che, come per l'interno, così per l'estero, le tariffe ferroviarie dei noli siano ridotte, facilitando, in quanto ai percorsi, la resa ai confini, abolendo, pel trasporto nei treni diretti, la soprattassa del 50 0/0 attualmente in vigore; che sia riformata la tariffa 55-B, abolendo le privilegiate concessioni a Società di cottimisti di trasporto ed accordando le concessioni di favore, ivi contenute, a ciascun esportatore, con unica tariffa per grosse e piccole partite, democratizzando così i trasporti, come con successo praticasi in Inghilterra, in Francia e nel Belgio; che il treno diretto della sera abbia un carro destinato in Inghilterra, che, facendo capo a Milano, sia in coincidenza col treno internazionale che va a Londra; che sia inaugurato un treno diretto, settimanale per ora, che raccolga, lungo le diverse linee che mettono capo a Milano, le derrate meridionali dirette a Londra, per farle proseguire alla metropoli inglese ».

><
Biglietti di andata-ritorno per qualsiasi destinazione.

Ci informano da Brescia che quella Camera di Commercio ha richiamato l'attenzione dei Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, sugli inconvenienti cui dà luogo il fatto che non tutte le stazioni, fra quelle di qualche importanza, sono ammesse alla distribuzione dei biglietti di andata e ritorno per qualunque destinazione.

Essa osserva, che per tal modo il vantaggio derivante dalla concessione della durata dei biglietti di andata e ritorno proporzionale al percorso, è talvolta in certo modo neutralizzato dal fatto che il viaggiatore è costretto a prolungare al di fuori di ogni necessità normale, e solo per quella veramente assai artificiale di provvedersi del biglietto di andata e ritorno in una stazione abilitata a tale servizio.

Si trova in questo caso la stazione di Brescia, la quale non è ammessa alla distribuzione di biglietti di andata e ritorno, ad esempio, per Como, per Genova e per Roma.

Il viaggiatore che da Brescia deve recarsi per qualche giorno alla Capitale, è costretto a pernottare a Milano,

dove soltanto potrà acquistare un biglietto di andata e ritorno o ad itinerario combinabile; vale a dire che è costretto a rinunciare al vantaggio della Piadena-Parma, la quale, per esso, sarebbe la linea normale di congiunzione con la Parma-Sarzana-Roma, e quindi di prolungare di 116 chilometri il suo percorso.

Che se col biglietto ad itinerario combinabile egli tornerà per la linea di Firenze, avrà in ogni modo interesse a fermarsi a Parma, per prendere ivi la linea più breve che lo riconduca a Brescia, e con ciò si troverà nella condizione di avere inutilmente pagato alla ferrovia il tratto Parma-Milano.

A noi pare che non corrisponda perfettamente al vero quanto dice la Camera di Brescia a proposito dei combinabili, giacchè trovandosi quella città lontana da Roma più di 400 chilometri, un viaggiatore, in partenza da Brescia, può acquistare un biglietto combinabile per la Capitale, dal momento che le norme per i biglietti ad itinerario combinabile stabiliscono che per i viaggi con percorso di almeno 800 chilometri (*andata e ritorno*), ogni tratta componente l'itinerario del biglietto può esservi liberamente inclusa due volte.

Sta però sempre la questione che il biglietto combinabile offre una minore riduzione di quello di andata e ritorno; ed è pertanto giustificato, dal punto di vista dell'interesse dei viaggiatori, che la Camera di Commercio di Brescia patrocinii la istituzione di un maggior numero di corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, che essa invero vorrebbe estesa a tutte le destinazioni. Ma qui entra in mezzo l'interesse delle Società esercenti, che alle volte non cammina parallelo con quello dei viaggiatori. Esse veramente hanno dimostrato in molte occasioni di essere disposte ad assecondare nel limite del possibile le aspirazioni, in genere dei viaggiatori, anche quando hanno ritenuto che ne andasse del loro tornaconto; ma dubitiamo assai che vogliano seguire la Camera di Commercio di Brescia, in quanto riguarda la domanda di estensione generale a tutte le stazioni degli andata e ritorno.

Certamente Brescia, la quale occupa un posto principale nel movimento ferroviario, merita molta considerazione; e pertanto nutriamo fiducia che le aspirazioni manifestate dalla sua Camera di Commercio, se limitate alla istituzione di taluni biglietti di andata e ritorno, saranno esaminate dal Governo e dalle Società esercenti con ogni benevolenza.

Il Comizio agrario di Firenze e speciali riduzioni di tariffa.

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza del Comizio agrario di Firenze, il quale fa voti perchè siano concesse speciali riduzioni di tariffa ai trasporti ferroviari degli animali vivi, delle carni fresche salate, insalate o in qualsiasi modo preparate e conservate, del burro, del latte, del formaggio e delle pelli greggie.

Per quanto è a nostra cognizione, quasi tutte le merci surricordate fruiscono già di concessioni speciali di tariffa per quanto concerne il loro trasporto in ferrovia; per cui non sappiamo veramente quali nuove facilitazioni sarebbe possibile al Governo ed alle Amministrazioni ferroviarie di poter consentire. Non dubitiamo però che queste e quello prenderanno in esame benevolo l'istanza anzidetta, e, se possibile, qualche cosa faranno nel senso desiderato dal Comizio agrario di Firenze.

Movimento delle uve e dei mosti nelle stazioni di Milano.

La sezione speciale del R. Ufficio di Circolo ferroviario di Milano, incaricata della sorveglianza agli scali di quella città ed alle linee affluenti, ha rassegnato alla Superiorità una sua Relazione contenente notizie e dati statistici sulle uve e mosti arrivati a Milano ed ai transiti di Chiasso e Luino durante la vendemmia del 1903. Trattasi di un documento molto interessante e del quale procureremo di dare un riassunto nel *Monitore*, in conformità di quanto abbiamo praticato lo scorso anno per l'analoga relazione relativa alla vendemmia del 1902.

Consiglio delle tariffe.

A complemento di quanto abbiamo scritto nel numero precedente del *Monitore* circa il *Consiglio delle tariffe nel 1903*, dobbiamo accennare a quanto venne riferito dal suo presidente intorno ai voti espressi dal Consiglio, facendo notare anzitutto che quello concretato nella seduta del 18 dicembre 1902 sulla tariffa eccezionale n. 1006, per le ligniti nazionali, ha provocato un nuovo e minuto studio da parte dell'Ispettorato ferroviario. Il voto, come è noto, era nel senso che nessuna modificazione fosse per il momento da apportarsi alla tariffa eccezionale n. 1006; che però si studiasse come riformarla, in maniera da conciliare l'interesse dell'economia nazionale con quello del Tesoro, sopprimendo possibilmente ogni abbuono nella zona fino a chilometri 50.

Siccome però da spogli statistici sarebbe risultato che nel 1902, sulla sola Mediterranea si ebbero trasporti di ligniti nella zona di 50 chilometri, ed anche questi limitati a 26 spedizioni, del peso complessivo di tonn. 292; così l'Ispettorato governativo ha riconosciuto che, sopprimendo la detta tariffa eccezionale per percorsi fino a 50 chilometri, non poteva venirne alcun apprezzabile sollievo per l'erario; e quindi la tariffa di cui è caso è rimasta sino allora invariata.

In quanto all'altra questione della tariffa per le derrate alimentari in esportazione dall'Italia, il voto del Consiglio era nel senso di tener ferme le proprie conclusioni del 1901, con la sola variante che al quantitativo massimo di 1000 carri di trasporto annuo da fissarsi colla nuova tariffa n. 55, fossero applicati i prezzi consentiti dalla vigente tariffa per il quantitativo di 5000 carri, anzichè quelli per 4500, e con la raccomandazione che in occasione della variazione della tariffa attuale, si assicurassero nella maggior misura possibile gli interessi dei singoli e minuti produttori.

Per la gravità ed importanza della questione, il Ministro dei Lavori Pubblici del tempo ritenne di dover provocare su di essa una deliberazione del Consiglio dei Ministri, il quale ritenne opportuno di differirne momentaneamente la soluzione, rimettendola, al più tardi, all'epoca non lontana del futuro assetto ferroviario. Però, non ostante una tale deliberazione, il Governo, in occasione dei provvedimenti di tariffe in favore del Mezzogiorno, comprese in essi anche una nuova tariffa per l'esportazione all'estero di derrate alimentari in provenienza dalla regione meridionale, cioè la n. 902 a piccola velocità accelerata.

Con quella nuova tariffa il Governo non ha veramente soppressa nella regione meridionale la tariffa n. 55 per sostituirla con la eccezionale n. 902, ma attuando quest'ultima ha dato egualmente mezzo ai singoli e minuti produttori di eseguire da sè l'esportazione, senza dover

ricorrere ad intermediari, fruendo anche per un solo carro dei prezzi della tariffa n. 55 per 5000 vagoni.

La presidenza del Consiglio delle tariffe, premesso che non si conoscevano ancora i risultati del provvedimento il quale era stato opportunamente accompagnato da comunicazioni alle Camere di Commercio perchè richiamassero su di esso l'attenzione dei produttori e piccoli esportatori, concludeva che era però da presumersi che la nuova tariffa non sarebbe per avere una larga applicazione per i seguenti motivi: 1) perchè trattasi di provvedimento limitato alla sola regione meridionale; 2) perchè essendosi lasciata sussistere, anche per questa, la tariffa n. 55, l'esportazione ha seguito e seguita a compiersi pure dal mezzogiorno a mezzo delle due Ditte che hanno stipulato i loro contratti dei 5000 vagoni; 3) perchè essendo le derrate per loro natura deperibili, venne posta nella nuova tariffa 902 la condizione dell'affrancazione del porto a partenza, mentre le ditte intermediarie, che hanno stipulato la convenzione con le Società ferroviarie, ed offerte garanzie, possono eseguire le spedizioni anche in porto assegnato; 4) perchè nessun produttore o singolo speditore ha stipulato contratti colle ferrovie estere per ottenere i prezzi ridotti che si accordano da esse per trasporti di almeno 800 vagoni per Londra, 300 per il Belgio e l'Olanda e 2500 per la Germania.

La presidenza chiude la sua comunicazione notando che la questione dell'abolizione dei prezzi concessionali si dibatte da tempo anche presso le ferrovie estere, le quali nella loro ultima riunione, hanno stabilito di lasciar sussistere il sistema dei contratti fino al 1° aprile 1905, per istudiare nel frattempo la risoluzione definitiva che dovrà essere adottata.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte di Cassazione di Roma (Sezioni unite), con sua recente sentenza, ha stabilito che il suolo sottostante e compreso fra gli archi di costruzioni a forma di ponte, che sostengono una strada comunale, non può ritenersi demaniale, non costituendo per sè stesso un accessorio della strada.

— La Cassazione di Torino ha sentenziato che il termine per l'attuazione d'un piano regolatore, fissato nella legge o nel decreto che l'approva, si applica soltanto ai terreni da espropriarsi per l'esecuzione delle vie e piazze pubbliche, ma non ai vincoli imposti alle proprietà private comprese nel piano. Laonde, compiute entro il termine prefisso le opere che, secondo il piano, incombevano al Comune, permangono i vincoli imposti alle private proprietà, sebbene le costruzioni vi siano intraprese dopo spirato il termine anzidetto. L'osservanza dei piani regolatori può essere reclamata, non solo dal Comune, ma anche dal privato che dalla loro inosservanza ne risenta un danno alla sua proprietà, sebbene non compresa anche essa nello stesso piano.

— La Cassazione di Roma (Sezioni unite), sentenziando in materia di *acque pubbliche*, ha stabilita la massima che: « Sebbene spetti alla sola Autorità amministrativa il provvedere a tutto ciò che si attiene al buon regime ed alla tutela delle acque pubbliche, ciò non esclude che l'Autorità giudiziaria sia competente a giudicare del carattere giuridico, patrimoniale o demaniale delle acque ».

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata una proposta fatta dalle Amministrazioni ferroviarie

del Mediterraneo e dell'Adriatico, relativa ad una aggiunta da introdursi nella tariffa eccezionale n. 18, a piccola velocità, del servizio diretto italo-svizzero, concernente le spedizioni del cotone greggio dagli Scali di Genova destinate a Berna, via Pino.

> <

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara aperta di carrozze).

Il 14 corrente, presso la Società Mediterranea, avrà luogo la gara per la provvista di quattro carrozze lunghe a due carrelli per il servizio internazionale notturno.

(Gara dei lavori del via lotto del Lazzaretto di Milano).

Il giorno 8 corrente, presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di allargamento del viadotto del Lazzaretto, a monte della stazione centrale di Milano.

(Contratti stipulati).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le seguenti Ditte:

Ing. Romano Righi, di Reggio Emilia, per la fornitura di 25 carri coperti a due assi con scartamento di m. 4.50, della portata di 16 tonnellate, speciali per il trasporto di grani alla rinfusa, provvisti di freni a mano, del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, ad azione rapida, automatico e moderabile e della condotta per riscaldamento a vapore, serie HG-FC;

Magliola A. e Figli, di Biella, per la fornitura di 25 carri coperti come sopra;

Ing. Paolo Margara, di Massa, per i lavori di ampliamento del servizio merci della stazione di Avenza.

(Appalto 10 bagagliai).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione gli elaborati di appalto per l'acquisto di 10 bagagliai, serie DU-FC-se.

(Gare internazionali di materiale rotabile provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Società Mediterranea hanno avuto luogo le seguenti gare internazionali:

Per la provvista di 15 carrozze di terza classe, serie C-FC-sr. Delle 31 Ditte estere e 9 nazionali, hanno concorso 20 estere e 6 nazionali, e la provvista è stata provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Mackinen Waggon Fabrik e C., Ges. Semmering, Vienna, a L. 14,590 per ciascuna vettura;

Fornitura di 7 carri a bagagli, con compartimento postale, serie DU-FC-se. Delle 23 Ditte estere e 10 nazionali, hanno concorso 14 estere e 7 nazionali, e la fornitura è stata provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Standinger Waggon Fabrik, di Standing, a L. 8900 per ciascun carro;

Per fornitura di 8 carrozze miste di prima e seconda classe, serie AB-FC-sre. Delle 21 Ditte estere e 4 nazionali invitate hanno concorso 11 estere e 4 nazionali, e la fornitura è rimasta aggiudicata provvisoriamente alla Ditta Grazer Waggon e Masch. Act. Gesell., di Graz, a L. 22,620 per ciascuna carrozza.

(Gare nazionali per la fornitura di carrozze e carri provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea hanno avuto luogo le gare nazionali per le seguenti forniture:

32 carrozze miste di prima e seconda classe, serie AB-FC-ser, in 4 lotti da 8 carrozze ciascuno. Hanno con-

corso 4 Ditte, e sono stati aggiudicati provvisoriamente: 2 lotti alla Ditta Officine Meccaniche già Miani e Venturi, di Milano, a L. 25,745 per ciascuna carrozza; 2 lotti alla Società E. Breda, di Milano, al prezzo di L. 25,750 per ogni carrozza;

85 carrozze di terza classe, serie C-FC-SRE, in sei lotti, di cui 5 di 15 carrozze caduno e uno di 10 carrozze. Delle 9 Ditte invitate alla gara, 5 hanno concorso, e sono stati aggiudicati provvisoriamente: 2 lotti da 15 carrozze caduno alla Ditta Attilio Bagnara, di Sestri Ponente, rispettivamente al prezzo di lire 17,350 e lire 17,150 per ciascuna carrozza, e il lotto di 10 carrozze al prezzo di L. 16,950 caduna; 2 lotti da 15 carrozze ciascuno alla Ditta Officine già Diatto, di Torino, al prezzo di L. 17,475; un lotto da 15 carrozze alla Ditta già Miani, Grondona e C., di Milano, al prezzo di lire 17,495 ciascuna carrozza;

18 carri a bagagli con compartimento postale serie DU-FC-se, in 2 lotti. Delle 10 Ditte ammesse alla gara, 9 hanno presentato offerta, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata all'ing. Romano Righi e C., di Reggio Emilia al prezzo di L. 10.843 per ogni bagagliaio.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Nelle sue ultime adunanze, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sui seguenti affari:

Dichiarazione di pubblica utilità per la costruzione di un acquedotto in Comune di Fiumefreddo Bruzio (Cosenza);

Dichiarazione di pubblica utilità per l'atterramento di fabbricati in Mantova;

Contributo dello Stato ai lavori della traversa Gioia Tauro-Strada nazionale n. 67 (Reggio Calabria);

Domanda del Comune di Peccioli per sussidio straordinario per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Era (Pisa);

Domanda del Comune di Villamaina per sussidio straordinario per sistemazione e riparazione di strade nell'interno dell'abitato (Avellino);

Domanda del Comune di Rocca S. Felice per sussidio per la sistemazione di una traversa rotabile (Avellino);

Istanza del Comune di Caposele per sussidio straordinario nella spesa di ricostruzione del ponte in legno sul torrente Tradogge (Avellino);

Domanda di sussidio straordinario del Consorzio stradale Masera-Vogogna per costruzione di un ponte sul torrente Oliano a Baura (Novara);

Istanza del Comune di Pigra per sussidio nella spesa di costruzione della strada Pigra-Blessagno (Como);

Domanda del Comune di Vezzano per sussidio straordinario per lavori di sistemazione della comunale del Crostelo (Reggio Emilia);

Progetto di una strada d'accesso dal capoluogo di Baiardo alla stazione ferroviaria di S. Remo (Porto Maurizio);

Progetto per la costruzione del 5° tronco della strada provinciale n. 55 fra Chiaromonte e Francavilla (Potenza);

Variante al progetto per la sistemazione del tronco Mondrigone-Valduggia della strada provinciale n. 77 (Novara);

Domanda e progetto della « Société anonyme des tramways de Livourne » per l'esercizio della linea per la barriera Garibaldi.

><

Proposte di nuovi lavori approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Risanamento e completamento della massicciata fra le stazioni di S. Antonio e di Roverbella, fra i km. 64.775 e 68.099 della linea Mantova-Verona, per L. 17.000.

Costruzione di una platea di lavaggio e di disinfezione dei carri bestiame nelle stazioni di Borgo S. Donnino e di Fiorenzuola d'Arda, sulla linea Milano Bologna, per L. 9100.

RETE MEDITERRANEA:

Impianti per la disinfezione dei carri bestiame in stazione di Alessandria, per L. 64,300.

Ampliamento dell'officina del deposito di Roma ed acquisto e sistemazione del macchinario per le officine stesse, per L. 11,454.

Sistemazione delle officine, dei binari e dei fabbricati del deposito delle locomotive e prolungamento del capannone di deposito dei legnami, nella stazione di Siena, per L. 62,750.

Riapertura della fermata di Cerro, al casello 64 della linea Torino-Genova, per L. 60.

Soppressione del secondo e terzo attraversamento del fiume Sacco, rispettivamente ai km. 58.991 e 59.248, e rettifica della livelletta fra i km. 58.855 e 59.175 della linea Roma-Napoli, per L. 88,700.

Riparazione dei danni causati dalle piene alle passerelle sul torrente Romano, al km. 366.790 della linea Taranto-Reggio, per L. 15,800.

RETE SICULA:

Impianto della suoneria elettrica di controllo al disco girevole della stazione di Rometta, sulla linea Messina-Cerda, per L. 500.

Impianto di un segnale indicativo al deviatore n. 8 della stazione di Milazzo, per L. 51.

><

Proposte di nuovi lavori presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di un ponticello a fasci di rotaie e di un muro di guardia a monte del km. 436.023 della linea Taranto-Reggio, per L. 9000.

Ampliamento del piazzale esterno della stazione di Madalena, sulla linea Trofarello-Cuneo, per L. 315.

Sgombrò di materie di frana nella trincea di Monticchio, al km. 75.427-75.447 fra le stazioni di Merolo e di Ferentino, sulla linea Roma-Napoli, per L. 460.

Risanamento del casello 117 al km. 132.926 della linea Pisa-Spezia, per L. 560.

Consolidamento del ponte sul torrente Nobrica, al chilometro 155.151 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Rossano e di Mirto Crosia, per L. 2400.

Applicazione di copertura sistema Haeusler, a tre terrazze, del fabbricato viaggiatori della stazione di Saluzzo, per L. 1500.

RETE ADRIATICA:

Impianto di un disco ripetitore verso Verona, nella stazione di Brescia, per L. 840.

Sistemazione, mediante piattabande, del ponticello al km. 252.002 della linea Bologna-Otranto, per L. 5170, di cui L. 4000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione del muro di sostegno del rilevato ferroviario fra i km. 299.476 e 299.519 della linea Orte-Firenze, per L. 2800.

Sistemazione, a doppio binario, con volto in calcestruzzo di cemento, del ponte a travata metallica sul fosso Orinaccio, al km. 166.123 della linea Bologna-Otranto, per L. 19,000, di cui L. 15,500 per i lavori da appaltarsi.

RETE SICULA:

Costruzione di un pozzo e di nove cisterne presso alcune case cantoniere del tronco Valsavoia-Siracusa, per L. 18,700, di cui L. 17,400 per i lavori da appaltarsi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Arona-Domodossola. — Ultimata la posa dei binari in questi giorni, partì lunedì mattina da Arona il primo treno di codesta linea ad uso degli ingegneri e degli ispettori. Percorse il tragitto con una velocità moderata, acclamato dalla popolazione al passaggio di ogni stazione. Fece ritorno da Domodossola alle 14.

Una lode sincera è dovuta ai costruttori per la solerzia avuta nell'esecuzione di questa linea; essa, secondo il contratto, sarà pronta per il 31 dicembre p. v.

Gli abitanti dei dintorni del Lago Maggiore e della Val d'Ossola fanno ora voti ardenti perchè la linea possa essere aperta al pubblico col 1° gennaio 1905.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Informazioni da Sanremo assicurano che il comm. Molinari, ingegnere-capo del Genio Civile della provincia di Cuneo, al quale fu dal Ministero dei Lavori Pubblici affidato il completamento degli studi della linea Cuneo-Ventimiglia, ha promesso che alla fine del prossimo febbraio questi studi saranno compiuti, per modo che entro l'anno 1905 potrà essere costruito il tronco da Ventimiglia fino alla frazione Bevera.

Ferrovia Camuna. — Il 27 ottobre u. s., a Roma, i rappresentanti della Società Nazionale di ferrovie e tramvie hanno versato al Governo la somma di L. 600,000 quale cauzione allo Stato per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Iseo Breno-Edolo. Così la provincia di Brescia potrà ora farsi restituire dallo Stato l'uguale somma ch'essa aveva anticipata qualche anno fa per garantirsi la concessione del sussidio governativo.

Ferrovia Spilimbergo-Gemona. — Un comitato della provincia di Udine ha presentato domanda per la concessione di una ferrovia da Spilimbergo a Gemona.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 5,900,810.40, con un aumento di lire 42,007.30 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 124,636,891.48, e presenta un aumento di L. 7,222,308.46 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 436,368, e presentano un aumento di L. 15,852 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1904 ammontano a L. 4,370,328, con un aumento di L. 246,117 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Franco-Svizzere. — *Pel traforo della Faucille.* — Notizie da Ginevra recano il testo emesso il 24 ottobre all'XI Congresso della Loira navigabile:

« Il Congresso, considerando essere d'urgente necessità il congiungere Nantes e Saint-Nazaire alla Svizzera per mezzo della via Lons le-Saulnier-Ginevra, detta della Faucille, la sola che permetta al commercio francese di trarre partito dall'apertura del Sempione e che è necessario creare, utilizzando la valle di Koira, una grande corrente commerciale che attraversi la Francia dall'est all'ovest, emette il voto: Che il Parlamento assicuri il più presto possibile la costruzione della linea della Faucille ».

Ferrovie del Palatinato. — *L'Information* annunzia che il Governo bavarese ha approvato il riscatto delle ferrovie del Palatinato ed ha notificato la sua decisione alle Compagnie interessate. Il Ministro prepara un progetto che presenterà al Landtag nell'autunno 1905.

Ferrovie Danesi. — La Direzione Generale delle strade ferrate dello Stato Danese ha informato l'Ufficio internazionale dei trasporti, in Berna, che la nuova linea Holstebro-Herning delle strade ferrate dello Stato, è stata aperta all'esercizio il 12 ottobre p. p. La lunghezza di detta linea è di km. 42, la pressione ammissibile sugli assi comporta per questa linea 10,000 kg. per i treni viaggiatori e 11,000 kg. per i treni misti e per i treni merci.

Ferrovie Argentine. — Con recente Decreto, il Governo della Repubblica Argentina autorizzò la costruzione delle seguenti linee ferroviarie:

1) Una che, partendo da Cordova, avanza nella direzione di nord-est, attraversa Villa General Mitre, Rio Seco, Ojo di Agna, Sumampa, Salavina, Atamisque e Loreto, e si congiunge colla Ferrovia Nazionale da S. Cristoforo a Tucuman fino alla stazione La Canada;

2) Altra dal Monte del Rosario, o nelle vicinanze di esso, lungo la linea progettata Dean-Funes-Rosario, dirigendosi ad est, passando sopra le alture di Ghipion e terminando a Rafaela o in punto più conveniente per essere connessa colla linea ferroviaria Rosario e Santa-Fé.

Notizie Diverse

Settimo Congresso Internazionale Ferroviario (Washington, maggio 1905). — Ecco il programma dei lavori ripartiti nelle cinque Sezioni:

SEZIONE I. — *Vie e lavori.* — I. Traverse in legno; II. Rotaie delle linee percorse da treni rapidi; III. Deviatori perfezionati; IV. Cemento armato.

SEZIONE II. — *Trazione e materiale.* — V. Macchine a grande velocità; VI. Squadre doppie e multiple; VII. Agganciamento automatico; VIII. Trazione elettrica.

SEZIONE III. — *Esercizio.* — IX. Illuminazione, riscaldamento e ventilazione dei treni; X. Blocco automatico; XI. Bagagli e messaggerie; XII. Traffici suburbani.

SEZIONE IV. — *Questioni generali.* — XIII. Tariffe delle merci a piccola velocità; XIV. Contabilità; XV. Legislazione del lavoro; XVI. Istituti di previdenza.

SEZIONE V. — *Ferrovie economiche.* — XVII. Influenza delle ferrovie economiche sulle arterie principali; XVIII. Concorso finanziario dei poteri pubblici; XIX. Organizzazione dei servizi economici sulle linee a traffico limitato; XX. Servizi con automobili.

L'Italia avrà due relatori, l'ing. Tramontani per la trazione elettrica e l'ing. Rocca per il servizio economico, tutti e due della Rete Mediterranea.

E' noto che la maggior parte dei temi sono stati svolti, pubblicati e distribuiti ai congressisti. Si discuteranno soltanto le conclusioni.

Le case per ferrovieri a Roma. — A giorni saranno iniziati i lavori di costruzione delle case popolari per oltre 700 operai ferrovieri, 300 operai delle officine e laboratori di precisione dell'artiglieria, 200 agenti subalterni delle poste e telegrafi ed oltre 400 tramvieri; case che nulla avranno da invidiare alle più civili di Roma e che sorgeranno su terreno demaniale, concesso dal Demanio a prezzo di favore, per circa 60,000 mq., lungo la via Conte Verde.

L'operazione finanziaria relevantissima, per l'intervento di due fra i più importanti Istituti di Credito del Regno, è stata in questi giorni felicemente risolta, ed ora non si attende che l'esecuzione di alcune altre brevi pratiche di forma per poter iniziare i lavori di costruzione, i quali verranno inaugurati con una vera festa del lavoro e che assicureranno per quest'inverno lavoro per oltre 3000 operai.

A tutto questo lavoro, compiuto in pochi mesi da questi operai ferrovieri, gli on. Luzzatti e Maiorana hanno dato tutto il loro incondizionato appoggio personale, facilitando, senza restrizioni di sorta, l'opera meravigliosa compiuta.

Il Ministro Luzzatti ed il ferroviere Gramiccia firmarono il contratto in forza del quale il Demanio ha venduto alla Cooperativa ferrovieri il terreno occorrente, e presto altro gliene sarà venduto per accontentare, in meno di 18 mesi, circa 1500 famiglie, che hanno aderito alla benemerita Cooperativa dei ferrovieri.

Trazione a contatti superficiali. — Al Comune di Trieste è stata domandata da un gruppo di tecnici la concessione del collocamento di un binario semplice sopra la nuova strada di S. Giovanni, in continuazione della linea tramviaria del Boschetto, per farvi a titolo di studio degli esperimenti di trazione elettrica secondo il sistema a contatti superficiali dell'ing. Hillischer di Vienna. La Società Triestina Tramways concederebbe uno dei suoi carrozzoni, opportunamente trasformato, per prestarsi alle esperienze; restando però assolutamente escluso il trasporto del pubblico sul tronco tramviario sperimentale. La corrente elettrica è portata sul binario mediante un cavo sotterraneo, in comunicazione con certe piastre metalliche, un po' sporgenti dal suolo, che corrono lungo il binario stesso, a distanza di circa 5 metri l'una dall'altra. Queste piastre sono fisse al coperchio di cassette di presa collocate nel sottosuolo (naturalmente è ben provveduto al loro completo isolamento); e il loro dislivello per rispetto al piano stradale non supera di 25 mm. il piano delle rotaie. I carrozzoni lanciati sul binario, essendo più lunghi della distanza che corre tra due piastre di contatto successive, ne coprono sempre due simultaneamente, restando di continuo sotto l'azione della corrente; ma, passato appena il carrozzone, le piastre che rimangono allo scoperto, restano del tutto isolate e inoffensive e si possono quindi toccare impunemente.

Il carrozzone stesso porta nella sua parte inferiore, per tutta la sua lunghezza, una sbarra, o pattino di ferro, che viene a strisciare sulle piastre suddescritte. Magnetizzata debitamente, questa sbarra agisce sul congegno racchiuso nella cassetta sottostante alle piastre; e per questa azione si stabilisce una comunicazione elettrica tra il cavo sotterraneo e la macchina motrice del carrozzone. Una volta iniziato il movimento, esso prosegue man mano che la sbarra sospesa al carrozzone entra in contatto con le piastre successive; ciò che avviene senza soluzione di continuità appunto perchè, come si è detto, il carrozzone è più lungo della distanza che intercede fra una piastra e l'altra. Il brevetto dell'ing. Hillischer riguarderebbe il congegno di apertura e di chiusura della corrente entro la cassetta sotterranea; e i tecnici firmatari della domanda di concessione insieme all'autore, ingegneri Jeroniti, cav. Kodolitsch, Pedretti, cav. Sospisio e cav. Wigny, trovano che esso presenta tali dati favorevoli rispetto ad ogni sistema analogo, da meritare di farne un esperimento, il quale, ove riuscisse felicemente, signerebbe come si capisce, una grande trasformazione nell'impianto tramviario.

L'Italia nel Venezuela. — Da un rapporto al nostro Governo del vice-console addetto alla Legazione di Caracas, cav. Gazzurelli, togliamo i dati seguenti sul commercio del Venezuela coll'estero:

In questa repubblica generalmente il movimento commerciale è rappresentato dagli stranieri immigrati nel paese. La statistica ufficiale del 1904 dà residenti nel Venezuela 44,129 stranieri, così suddivisi:

Spagnuoli	13,558
Colombiani	11,081
Inglese	6,154
Olandesi	3,729
Italiani	3,179
Francesi	2,545
Tedeschi	962
Cittadini delle Repubbliche Sud-Americane	518
Cittadini delle Repubbliche Nord-Americane	232
Danesi	82
Altre nazionalità	2,089

La colonia italiana e quella spagnuola sono formate nella quasi loro totalità, da lavoratori e piccoli commercianti.

Le colonie tedesche ed inglesi tengono nelle loro mani l'alto commercio: in seconda linea vengono le colonie francesi e le nord-americane.

Difficile assai riesce il formarsi un'idea esatta della importanza del commercio nel Venezuela, causa la mancanza di dati statistici generali. Il Governo venezuelano non ha potuto ancora organizzare un ufficio centrale di statistica; per ora ogni Ministero compila le statistiche secondo un proprio indirizzo speciale. Perciò in tale materia bisogna accontentarsi di dati approssimativi.

Le ultime statistiche danno le cifre seguenti per l'anno 1896 97:

	Valore Lire	Quantità Tonnellate
Importazione	68,713,180	—
Esportazione	89,962,489	74,498

ossia un'eccedenza di oltre 21 milioni di lire delle esportazioni sulle importazioni.

L'Italia ha importato a *La Guaira* 1158 tonnellate di merci per un valore di L. 745,275 e ne ha esportato pochi sacchi di caffè, con destinazione a Genova.

Nel commercio di importazione l'Italia viene settima, preceduta a grandissima distanza dagli Stati Uniti d'America, 15,309 tonnellate; dall'Inghilterra, 15,023 tonn.; dalla Germania, 8,892 tonn.; e dall'Olanda, 2,347 tonnellate.

Seguono la Spagna con 1638 tonn. e la Francia con 1622 tonnellate.

Delle 1158 tonn. di merci italiane importate nel Venezuela, solo 813 erano coperte dalla bandiera nazionale, cioè il 70 per cento.

Oggetti principali dell'importazione italiana sono stati i prodotti alimentari, in specie; le manifatture, i marmi, i medicinali e prodotti chimici, in genere; le gioiellerie ed oreficerie; le chincaglierie; la carta ed i cappelli.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Fabriano — Ancona (12 novembre, ore 11, inc. def.). — Appalto dei lavori di movimento di terra, rilevati, massicciata e brecciatura della nuova strada di accesso alla stazione da porta S. Martino, provv. agg. al sig. Duca Antonio di S. Maria Nuova col rib. del 20 0/0 su lire 19,959.39.

Id. id. (12 novembre, ore 11, migl. di ventes.). — Appalto della manutenzione delle strade del territorio per 5 anni in 4 lotti: il 1° per annue lire 4,559.84 provv. agg. al sig. Massaria Luigi domiciliato a Fabriano, col rib. del 3.76 0/0; 2° per annue L. 2559.86 provv. agg. al sig. Calpieta Nazzareno, domic. a Fabriano, col ribasso del 5.16 0/0; 3° per annue L. 3693.92, provv. agg. al signor Mearetti Romualdo, domic. a Fabriano, col ribasso dell'8.95 0/0; 4° per annue L. 1110.11 provv. agg. al sig. Lisi Rinaldo domic. a Fabriano col rib. del 10.55 0/0. Dep. provv. decimo.

Municipio di Cuneo (14 novembre, ore 10, off. segr.). — Appalto delle opere e fognatura fra la via Bonelli e il corso Garibaldi, il corso Gesso e la piazza V. E. con collegamento colla fognatura di via Emanuele Filiberto e prolungamento delle vie Alba e Asilo per complessive L. 17,000 ivi comprese L. 300 di indennità, e cioè:

1° Costruzione di fognatura nella via Bonelli, fra piazza V. E. e via Alba; nella via Cavour, fra piazza V. E. e il corso Gesso; nella via Regina Margherita, fra la piazza V. E. e il corso Gesso, nella via Asilo, fra via Bonelli e via Emanuele Filiberto, nella via Alba, fra via Barbaroux e via Emanuele Filiberto, eccettuata una parte di circa 40 metri già eseguita nella via Alba;

2° Lavori occorrenti per l'apertura e la sistemazione della via Luigi Gallo (prolungamento di via Alba fino alla via Emanuele Filiberto), e nella via Giovanni Toselli (prolungamento di via Asilo alla via Emanuele Filiberto. Docum. fino al 4 novembre. Deposito provv. L. 500. Cauz. L. 2000. Consegna lavori 120 giorni.

Direzione Asilo Infantile di Piano di Sorrento — Napoli (14 novembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto dei lavori di costruz. dell'Asilo infantile, provv. agg. col rib. dell'1 0/0 e cioè per L. 76,204.25. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 2000. Consegna lavori 8 mesi.

Municipio di Napoli. — Fino al 15 novembre, ore 16, presentazione dei documenti per concorrere alla gara per l'appalto dei lavori di sistemazione ed ampliamento dei locali dell'Istituto tecnico « G. B. Della Porta » per L. 252,272.26. Cauz. L. 25,000.

Municipio di S. Pietro in Casale — Bologna (16 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori murari di costruzione di un fabbricato ad uso scuole della frazione di Maccaretolo, per lire 27,773.19. Docum. fino al 14 novembre, ore 16. Deposito provvisorio L. 600. Dep. spese L. 500. Cauz. L. 2800. Consegna lavori 180 giorni.

Intendenza di Finanza di Milano (17 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori di restauro della facciata del palazzo demaniale ex Clerici per L. 25,040. Dep. provv. L. 1500. Fatali 7 dicembre, ore 14.

Deputazione Provinciale di Cagliari (17 novembre, ore 12). — Appalto delle provviste ed opere occorrenti all'erezione del manicomio provinciale e nella località denominata Monte Claro, per complessive L. 430,000, oltre a L. 30,000 a disposizione dell'Amministrazione per lavori imprevisti. Docum. fino al 9 novembre. Cauz. decimo. Consegna lavori 3 anni. Fatali dopo 20 giorni.

Municipio di Genova — Ufficio Edilità e LL. PP. (18 novembre, ore 14, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione di un condotto fognatore in via Bobbio, da via Canevari a via Montaldo, per L. 64,000. Consegna lavori 4 mesi. Dep. provv. L. 6400. Dep. spese L. 1200.

Direzione Genio Militare di Firenze (19 novembre, ore 10.30, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di fabbricati vari e di altre opere murali nella Caserma Principe di Napoli in Firenze, per L. 205,000. Cauz. L. 20,500. Consegna lavori 340 giorni. Doc. fino al 12 novembre.

Direzione Genio Militare di Genova e Spezia (19 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di scogliere per la fondazione del molo sud a Marola, per l'imbarco del carbone sulle RR. navi, per L. 40,000. Cauz. L. 4000. Cons. lavori 200 giorni. Docum. fino al 15 novembre, ore 16. Dep. provv. L. 4000. Incanto def. 24 novembre.

R. Prefettura di Padova (21 novembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori di urgente mantellatura in sasso al petto della vecchia difesa in Volparoni, in sinistra del tronco comune Brenta-Bacchiglione, a valle del ponte della ferrovia Chioggia-Rovigo, in Comune di Chioggia, con prolungamento a monte ed a valle della difesa medesima, per L. 15,980. Dep. provv. L. 800. Docum. fino al 13 novembre. Dep. spese L. 800.

Municipio di Carrara — Massa Carrara (21 novembre, ore 11, unico). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un viale fra quella città e la borgata di Marina di Carrara, per L. 395,149.41. Consegna lavori 2 anni. Dep. provv. L. 10,000. Dep. spese L. 5500. Docum. fino al 14 novembre. Cauz. L. 35,000.

R. Prefettura di Bologna (22 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di costruzione dei padiglioni per la clinica oculistica in Bologna, e propriamente negli orti a mezzogiorno dell'O-

spedale di Sant'Orsola lungo la strada di circonvallazione per complessive L. 246,890. Consegna lavori 24 mesi. Docum. fino al 14 novembre, ore 12. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. decimo.

Municipio di Sanvalentino — Chieti (24 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e forniture per la sistemazione di quella condotta d'acqua potabile, provv. agg. prima al signor Gialloreti Arcangelo e quindi al signor Ferrante Nicola in grado di ventesimo, per L. 27,850. Dep. provv. L. 1500. Cauz. L. 3000. Deposito spese L. 600.

R. Prefettura di Campobasso (25 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori occorrenti alla riduzione a strada nazionale del tratto di strada già comunale fra l'innesto del terzo tronco della nazionale n. 51 ed il piazzale della stazione di Roccaravindola per complessive L. 9270. Consegna lavori 4 mesi. Docum. fino al 18 novembre. Dep. provv. L. 500. Cauzione decimo.

R. Prefettura di Padova (25 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di urgente difesa alla destra del tronco comune Brenta-Bacchiglione dal risvolto coll'argine destro dello scolo Brentone fino a n. 30.75 superiormente al c. s. in Comune di Chioggia per L. 11,185. Dep. provv. L. 500. Cauz. decimo. Docum. fino al 16 novembre. Dep. spese L. 600.

R. Prefettura di Chieti (26 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del 2° tronco della strada provinciale n. 77, compreso fra la Sella S. Maria presso Schiavi d'Abruzzo e l'abitato di Castelguidone per complessive lire 458,818.11. Consegna lavori 36 mesi. Docum. fino al 18 novembre. Dep. provv. 15,000. Fatali 12 dicembre, ore 12. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Lucca (26 novembre, ore 10, unico def.). — Appalto dell'ordinaria manutenzione delle opere della bonifica di Bientina comprese nel bacino dell'Ozzeri Rogio fra il Palazzaccio e Rigoli; pel triennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1907 per L. 64,695. Dep. provv. L. 3000. Cauz. decimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Ottobre 29	Novembre 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
» » Mediterranee	458.50	458
» » Meridionali	732.50	732.50
» » Pinerolo (1° emiss.)	428.50	428.50
» » » (2° »)	413	413
» » Secondarie Sarde	261	261
» » Sicule	688	686
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D.	357.50	358.25
» » Cuneo 3 0/0	395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	98	98
» » Mediterranee 4 0/0	503.25	503
» » Meridionali	354.50	354
» » Palermo-Marsala-Trapani	310.50	310
» » » 2° emiss.	314.50	314
» » Sarde, serie A.	363	363
» » » serie B.	363	363
» » » 1879	363	363
» » Savona	389	389
» » Secondarie Sarde	511	512.50
» » Sicule 4 0/0 oro.	517	517
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	383.50	383

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*



PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dall'11 al 20 Ottobre 1904. — 11ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media	4760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1065	» »
Viaggiatori	2,056,198.00	1,983,476.25	+ 72,721.75	95,521.00	85,878.21	+ 9,642.79
Bagagli e cani	96,665.00	96,536.91	+ 128.09	2,286.00	2,211.98	+ 74.02
Merci a G.V. e P.V. acc.	561,427.00	549,594.27	+ 11,832.73	20,753.00	19,285.01	+ 1,467.99
Merci a P.V.	2,722,753.00	2,621,141.58	+ 101,611.42	107,238.00	99,578.35	+ 7,659.65
TOTALE	5,437,043.00	5,250,749.01	+ 186,293.99	225,798.00	206,953.55	+ 18,844.45

Prodotti dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1904.

Viaggiatori	21,778,929.00	20,653,279.15	+ 1,125,649.85	1,103,714.00	1,032,055.47	+ 71,658.53
Bagagli e cani	915,852.00	947,839.75	— 31,987.75	29,215.00	32,646.36	— 3,431.36
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,889,448.00	4,740,931.42	+ 148,516.58	179,063.00	172,832.64	+ 6,230.36
Merci a P.V.	24,996,319.00	24,309,739.81	+ 686,579.19	1,047,247.00	999,889.07	+ 47,357.93
TOTALE	52,580,548.00	50,651,790.13	+ 1,928,757.87	2,359,239.00	2,237,423.54	+ 121,815.46

Prodotto per chilometro.

della decade	1,142.24	1,103.10	+ 39.14	212.02	194.32	+ 17.70
riassuntivo	11,046.33	10,641.13	+ 405.20	2,215.25	2,100.87	+ 114.38

(*) La linea Milano-Chiasco (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1,615,607.07	87,005.88	857,237.37	2,978,195.69	12,708.14	5,550,754.15	4,885.00
1903	1,606,019.37	74,842.00	943,560.44	2,798,042.88	12,695.15	5,435,759.84	4,309.00
Differenze nel 1904	+ 9,587.70	+ 12,163.88	— 86,323.07	+ 179,552.81	+ 12.99	+ 114,994.31	+ 76.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	43,099,835.76	2,164,238.99	14,588,628.82	55,124,544.95	400,887.09	115,378,115.61	4,385.00
1903	41,161,657.08	2,048,908.93	13,912,557.73	51,128,219.96	390,436.84	108,641,780.59	4,309.00
Differenze nel 1904	+ 1,938,178.68	+ 115,330.06	+ 76,071.04	+ 3,996,324.99	+ 10,450.25	+ 6,736,335.02	+ 76.00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	116,890.01	3,638.12	37,478.88	190,762.31	1,292.03	350,056.35	1,463.03
1903	125,537.88	2,899.78	57,033.86	236,761.51	810.33	423,043.36	1,547.26
Differenze nel 1904	— 8,647.87	+ 738.34	— 19,555.98	— 45,999.20	+ 481.70	— 72,987.01	— 83.63
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	3,300,795.61	79,969.96	948,357.20	4,894,144.16	35,508.94	9,258,775.87	1,463.03
1903	3,127,108.19	78,907.88	880,451.09	4,649,222.61	37,052.71	8,772,802.43	1,547.26
Differenze nel 1904	+ 173,687.42	+ 1,062.13	+ 67,906.11	+ 244,921.55	— 1,543.77	+ 485,973.44	— 83.63

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1904
1,008.92	1,000.43	+ 8.49	21,310.44	20,049.41	+ 1,261.03

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 11^a Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	114,403	2,670	17,850	200,169	1,285	336,377	618	544
1903	117,568	2,255	17,885	180,825	1,377	319,410	618	517
Differenze nel 1904	— 3,165	+ 415	+ 465	+ 19,344	— 92	+ 16,967	»	+ 27
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1904								
1904-905	1,280,417	27,973	292,913	1,833,074	15,976	3,359,453	618	5,436
1903-904	1,210,355	24,785	195,279	1,706,279	16,310	3,162,999	618	5,150
Differenze nel 1904-905	+ 40,062	+ 3,188	+ 6,743	+ 126,795	— 334	+ 196,454	»	+ 286

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	42,096	921	9,186	36,678	1,418	90,299	482	187
1903	42,819	840	10,108	37,743	853	92,363	482	192
Differenze nel 1904	— 723	+ 81	— 922	— 1,065	+ 565	— 2,064	»	— 5
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1904								
1904-905	483,787	11,176	81,688	307,169	5,692	889,462	482	1,845
1903-904	460,576	9,987	73,896	291,691	2,358	838,488	482	1,739
Differenze nel 1904-905	+ 23,211	+ 1,209	+ 7,792	+ 15,478	+ 3,334	+ 50,974	»	+ 106

RETE DI ALESSANDRIA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,687	174	1,026	3,774	31	9,692	23	421
1903	4,573	164	1,085	2,899	31	8,743	23	389
Differenze nel 1904	+ 114	+ 10	— 59	+ 884	»	+ 949	»	+ 41
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1904								
1904-905	64,300	2,026	16,657	38,379	31	121,393	23	5,278
1903-904	58,561	1,661	10,320	32,151	31	102,724	23	4,466
Differenze nel 1904-905	+ 5,739	+ 365	+ 6,337	+ 6,228	»	+ 18,669	»	+ 812

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano - Capitale sociale L. 180 milioni interam. versato (ammortizzato per L. 630,000)

Avviso di Convocazione dell'Assemblea generale ordinaria.

A tenore dell'art. 22 dello Statuto sociale, l'Assemblea generale ordinaria della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 25 novembre p. v. alle ore 13, nei locali della Sede sociale in Milano, Corso Magenta, n. 24, onde deliberare sul seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. — *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. — *Relazione dei Sindaci;*
3. — *Presentazione del bilancio 1903-904 e relative deliberazioni;*
4. — *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle Azioni dovrà esser fatto non più tardi del 17 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Milano, il 21 ottobre 1904.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Milano: Cassa Sociale — Banca Commerciale Italiana — Ressi e C. succ. Giulio Bellinzaghi. — **Alessandria**, Bergamo, Bologna, Torino. Genova, Savona, Padova, Livorno, Pisa, Messina, Catania: Banca Commerciale Italiana. — Napoli: Cassa Sociale — Banca Commerciale Italiana. — Roma: Banca d'Italia — Banca Commerciale Italiana. — Venezia: Banca Commerciale Italiana — Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — Firenze: Banca Commerciale Italiana — M. Bondi e Figli. — Palermo: Cassa delle Ferrovie Sicule — Banca Commerciale Italiana. — Berlino: Disconto Gesellschaft. — Colonia: Sal Oppenheim J. e C. — Francoforte s/M: Filiale der Bank für Handel und Industrie. — Monaco: Merk Finck e C. — Basilea: Bankverein Suisse — De Speyr e C. — Zurigo: Société de Crédit Suisse. — Ginevra: Union Financière de Genève. — Parigi: Société Général pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56). — Londra: C. I. Hambro et Son. — Vienna: Société I. et R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — Trieste: Filiale dell'I. e R. priv. Stabil. Austriaco di Credito, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3308	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 »	5896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

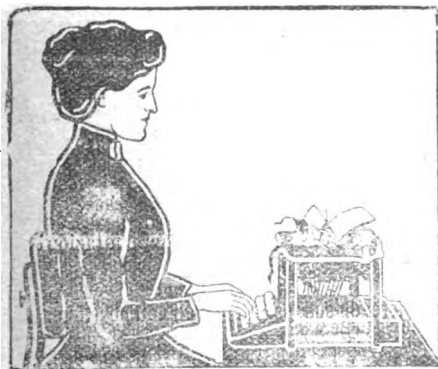
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

AVVISO D'ASTA.

A partire dal giorno 7 novembre 1904, incominciando dalle ore 9 fino alle 12 e dalle 14 alle 17 1/2, verranno, presso la Stazione di Milano Centrale, poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

1° Le armi proprie non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza rilasciata dalla stessa Autorità di fare raccolta di armi proprie a fine di commercio o di industria, o della licenza, quando si tratta di vendita di singole armi, di portare armi lunghe da fuoco. (Art. 12 e 15 Legge di pubblica sicurezza).

2° Le armi insidiose non potranno essere vendute che a chi è munito della licenza rilasciata dall'Autorità di pubblica sicurezza del circondario, di vendere o fabbricare le armi stesse, o della licenza del Prefetto di portare la rivoltella, o la pistola di qualunque misura, o il bastone animato la cui lama non abbia lunghezza inferiore a 65 cm., e in quest'ultimo caso l'acquisto non potrà farsi che per le specie d'arma di cui si ha la licenza, e per acquisto di singole armi. (Art. 12 e 16 Legge di pubblica sicurezza).

LA DIREZIONE GENERALE.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

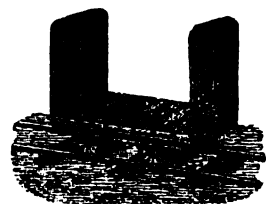
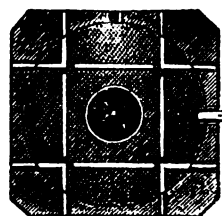
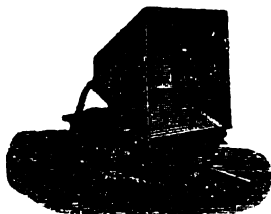
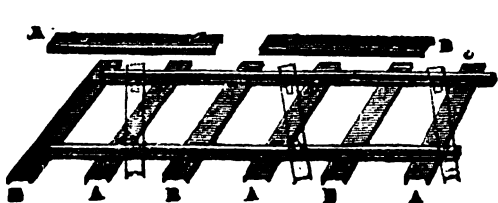
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



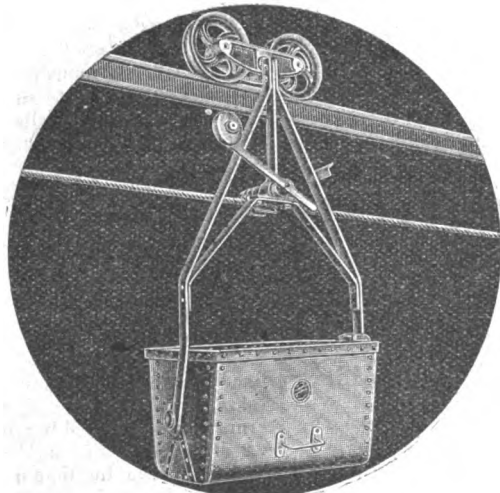
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Andegari, 8 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi imputrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filettino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

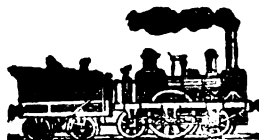
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — Le tariffe a zone. — La ferrovia Cuneo-Nizza (Il progetto di legge alla Camera francese). — Strade Ferrate del Mediterraneo (Relazione dei Sindaci sull'esercizio 1903-904 all'Assemblea generale degli Azionisti 25 novembre 1904). — La ferrovia del Monte Bianco. — Le spese della rete di Stato ungherese. — Gli scioperi dei ferrovieri e la legislazione all'estero. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

LE TARIFFE A ZONE

Fa il giro dei giornali politici la notizia che al Ministero dei Lavori Pubblici si sta studiando una nuova tariffa per i viaggiatori ferroviari sul principio della divisione delle linee in zone, secondo il sistema che fu adottato dall'Ungheria per le sue ferrovie.

Può darsi che si tratti di un semplice studio da dilettante, il quale, come tanti altri studi che si fanno nei Ministeri, non avrà alcuna applicazione pratica; ma può anche darsi che il Governo, deciso a fare il grande esperimento dell'esercizio di Stato, voglia veramente inaugurarli con radicali riforme di tariffe, e che per i viaggiatori voglia imitare la tariffa ungherese.

Con la confusione delle idee che regna sovrana nel nostro mondo politico su tutto ciò che riguarda l'esercizio ferroviario, non mi farebbe punto meraviglia che il Governo pensi sul serio alle tariffe a zone, e forse non solo crederà di poterle applicare non soltanto ai viaggiatori, ma le vorrà estendere anche alle merci.

Vediamo adunque di esaminare con calma che cosa sia la tariffa a zone e quali sarebbero le conseguenze che ne verrebbero dalla sua applicazione alle ferrovie italiane.

Cominciamo col notare che la Commissione Reale presieduta dall'on. Saporito che ha esaminato, non sempre felicemente, ma con molta cura il problema dell'ordinamento ferroviario, esclude in modo assoluto il sistema ungherese delle tariffe a zona, e notiamo pure che la stessa Ungheria si dimostra poco contenta dei risultati ottenuti da questo sistema, e ha già presentato il progetto di aumentare il numero delle zone.

In Italia, come in Francia, le tariffe ferroviarie hanno per base il chilometro, come in Inghilterra hanno per base il miglio di m. 1609 circa.

A tutto rigore tanto la base italiana come la base inglese si possono considerare come zone; sono zone molto ristrette, ma sono anch'esse delle zone.

Certamente non è una rivelazione soprannaturale che abbia stabilite queste basi, e può benissimo essere che

esse sieno troppo ristrette e che convenga ingrandirle specialmente in certi casi. Ma voler portare queste basi a centinaia di chilometri è una esagerazione irragionevole.

Il concetto fondamentale delle tariffe a chilometro o a miglio è che le spese di trasporto sieno intieramente proporzionali alla distanza del percorso, ma se si fa una analisi minuta la cosa non risulta completamente esatta, perchè se è vero che vi sono delle spese proporzionali alla distanza, vi sono anche delle spese fisse e delle spese che non seguono esattamente quella proporzione.

Ma tutto ciò può portare alla conclusione che le tariffe possano essere sensibilmente differenziali, ma non mai a stabilire delle zone di più centinaia di chilometri, mettendo da parte il più importante elemento della spesa, che è precisamente la distanza.

La sola base razionale delle tariffe ferroviarie è il rimborso della spesa e del rischio che si ha nel trasporto, e più noi ci avviciniamo a questa base naturale, più le tariffe diventano giuste e sono apprezzate dal pubblico. Se invece si va al capriccio, all'artificio, non vi sono più limiti alle domande perchè il favore che è concesso ad uno, viene subito reclamato da cento, e di concessione in concessione si va all'infinito.

Le apparenze ingannano facilmente, e noi non abbiamo veduto nei giornali e nelle riviste a glorificare l'esempio dell'Ungheria, e diversi dei nostri Deputati lo hanno citato nei loro discorsi in Parlamento; ma viene spontanea la domanda: Perchè l'esempio che ha dato l'Ungheria da tanti anni, non è stato imitato da altre nazioni? Perchè l'Ungheria stessa vuole modificarlo, perchè vuole restringere l'ampiezza delle sue zone?

Noi ci troviamo sempre di fronte al sofisma, al pregiudizio che l'aumento del traffico ferroviario sia un progresso economico della nazione, mentre invece, se è vero che, restando ferme le tariffe, l'aumento del traffico è un indice di progresso economico, non è più che un semplice artificio quando questo aumento si verifica per imprudenti riduzioni di tariffe che fanno aumentare il coefficiente di esercizio. Quello che risparmiano i viaggiatori e gli speditori, lo pagano i contribuenti, e la ricchezza pubblica non ha alcun aumento e il paese non fa alcun progresso.

Ecco la principale ragione per la quale io ho sempre

combattuto nel « Monitore » l'esercizio ferroviario di Stato. In un paese come l'Italia, dove il parlamentarismo è spinto fino all'esagerazione, è impossibile che il Governo non presti orecchio alle influenze parlamentari e non faccia delle ferrovie un'istrumento politico. E pur troppo vediamo oggi quanto questi timori fossero fondati, perchè già prima di cominciare si promettono *larghi criterî di equità* per soddisfare alle pretese del personale, e si vuole studiare la riforma delle tariffe a scopo elettorale.

Se il Governo, ispirandosi a sani principî economici dicesse che bisogna pensare per prima cosa agli interessi dei contribuenti, e che l'esercizio ferroviario deve avere per scopo di far diminuire progressivamente l'onere dei debiti contratti per le costruzioni e riscatti, che ora grava completamente sulle spalle dei contribuenti, perderebbe facilmente la sua base parlamentare che si pasce della illusione che le tariffe ferroviarie debbano servire alla politica.

Ma la cosa diventa molto più grave se si pensa che un aumento di traffico ferroviario, sia esso prodotto naturalmente dall'aumento della ricchezza pubblica, o sia esso prodotto artificialmente con capricciosi ribassi di tariffe, porta necessariamente per conseguenza delle gravissime spese di aumento patrimoniale. E se queste spese si possono facilmente sostenere quando i prodotti netti dell'esercizio ferroviario che vanno all'erario, sono in progressivo aumento diventano terribilmente gravose quando questi prodotti netti non solo non sono in aumento, ma sono in diminuzione.

E tutto ciò avverrà precisamente nell'esperimento che vogliamo fare dell'esercizio di Stato. E ammettendo anche che lo studio che ora si fa nel Ministero dei Lavori Pubblici della tariffa a zona sia destinato, com'io auguro di gran cuore, a restare negli archivi, non mancheranno certamente mille altre ragioni occasionali per altri ribassi inconsulti, e come dissi più volte, noi ci avviaamo a cuor leggero verso la rovina finanziaria.

E' veramente strana la forza del pregiudizio che si è fatta tanta strada nel nostro mondo politico, e cioè che dall'aumentare in qualsiasi modo il traffico ferroviario ne possa venire il progresso economico d'Italia, scambiando così gli effetti con la causa.

L'industria dei trasporti è naturalmente soggetta alle leggi economiche che governano tutte le altre industrie; essa non adopera la materia prima per convertirla in merci manifatturate, si limita ad eseguire dei trasporti per conto di terzi, ma bisogna che dai prezzi che essa esige per eseguire questi trasporti ne venga non solo il rimborso di tutte le spese da essa fatte, ma anche l'interesse e l'ammortamento dei capitali spesi nell'impianto.

E allora, come si ha il coraggio di proporre delle tariffe di favore, delle tariffe a perdita, delle tariffe di penetrazione, dei treni elettorali?

Supponiamo per un momento che uno dei nostri grandi industriali volesse seguire i saggi consigli che suggeriscono i nostri uomini politici per l'esercizio ferroviario, e adottasse anch'egli per la vendita delle sue manifatture le tariffe di favore e le tariffe a perdita, evidentemente vedrebbe subito un grande aumento nelle sue vendite e potrebbe aumentare indefinitamente la sua fabbricazione, ma a breve scadenza egli troverebbe la sua completa rovina. Vendendo a *perdita* più aumenta la vendita più aumenta la perdita.

Ed è precisamente ciò che avverrà per l'esperimento di esercizio di Stato, con la sola differenza che lo Stato non fallisce perchè ha a sua disposizione la borsa dei contribuenti, ma questi poveri contribuenti che da tant'anni aspettano di vedere alleggerito il peso delle imposte che li schiaccia, non si ribelleranno contro il lusso degli esperimenti che si vogliono fare a loro spese?

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

LA FERROVIA CUNEO-NIZZA

Il progetto di legge alla Camera francese.

La Relazione che accompagna il progetto presentato alla Camera per l'approvazione della Convenzione firmata il 6 giugno 1904 fra l'Italia e la Francia per lo stabilimento di comunicazioni ferroviarie fra Cuneo e Nizza e fra Cuneo e Ventimiglia, e per il raddoppiamento del binario fra Mentona e Ventimiglia, rileva che con la Legge del 18 luglio 1902 veniva concessa alla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée la costruzione di parecchie linee, fra le quali quella da Nizza alla frontiera d'Italia, già anteriormente classificata nella rete d'interesse generale. L'esecuzione di questa linea fu reclamata con insistenza dal Dipartimento delle Alpi Marittime e dai suoi rappresentanti; l'inchiesta, alla quale fu proceduto per la dichiarazione di utilità pubblica, diede risultati completamente favorevoli.

Ma la ferrovia da Nizza verso Cuneo, prosegue la Relazione, indipendentemente dalla sua immediata utilità per la regione in cui sarà esercita, offre un interesse di primo ordine per le relazioni della Francia con Torino e con l'Alta Italia.

L'Italia ha già costruito una linea che congiunge Milano a Torino e a Cuneo; i suoi ingegneri, attraversando il Colle di Tenda mediante una galleria di parecchi chilometri, hanno assicurato l'accesso delle locomotive fino a Vievola, villaggio situato sul versante del Colle di Tenda, che è volto verso la Francia. Da Vievola alla nostra frontiera la distanza non è che di alcuni chilometri.

Tuttavia, causa la cifra elevata della spesa da farsi per costruire la linea da Nizza alla frontiera verso Cuneo, la Commissione ferroviaria del Senato (su Rapporto Monestier del 27 giugno 1902) aveva ritenuto che non si dovesse rendere definitiva la concessione alla Paris-Lyon-Méditerranée se non quando un accordo diplomatico avesse constatato la comune volontà dei due Paesi interessati di stabilire una linea internazionale fra Torino, Vievola, Sospel e Nizza.

Le trattative che avviammo a tale riguardo col Regno vicino riuscirono felicemente alla conclusione della Convenzione che fu firmata a Roma il 6 giugno 1904. Ricorderemo che il prolungamento verso il Mediterraneo della linea italiana da Torino a Cuneo ed a Vievola poteva essere effettuato in due direzioni diverse, e cioè su Nizza per mezzo della sua congiunzione con la linea francese progettata, oppure su Ventimiglia.

La Convenzione mira alla realizzazione simultanea di ambedue queste soluzioni. La congiunzione della linea italiana con la linea francese alla frontiera nord assicurerà le comunicazioni nella direzione di Nizza. Fra Sospel e Breil il tracciato della nostra linea, dovendo passare in galleria sotto il monte Graziano, situato in territorio italiano, fu specificato che questa galleria sarà considerata come interamente situata sul territorio francese.

Questa soluzione permette di diminuire la lunghezza della linea da Nizza alla frontiera e di migliorare notevolmente il suo profilo, pur facilitando lo stabilimento della linea diretta su Ventimiglia.

Questa linea si distaccherà infatti dalla precedente al sud di Breil e percorrerà il territorio francese per circa sei chilometri per guadagnare Airolo e raggiungere Ventimiglia, seguendo la vallata della Roja. Ciascun Governo si impegna ad assicurare la costruzione e l'esercizio delle Sezioni situate sul rispettivo territorio sotto la riserva indicata più sopra concernente la galleria del monte Graziano.

La seconda Convenzione, che presentiamo alla vostra sanzione e che fu firmata a Roma lo stesso giorno della precedente, è relativa al raddoppiamento del binario sulla linea del litorale Mediterraneo. Questa linea è a doppio binario fino a Mentone; è indispensabile per le comuni-

cazioni internazionali di prolungare questi due binari fino a Ventimiglia.

Le disposizioni concordate fra i due Governi permettono di realizzare questa utile misura.

Il progetto di legge, che consta di un solo articolo, autorizzante il Presidente della Repubblica a ratificare e far eseguire le due convenzioni, porta la firma del signor Loubet, del Ministro degli Affari Esteri, signor Delcassé, del Ministro dei Lavori Pubblici, signor Maréjouis, e del Ministro delle Finanze, signor Rouvier.

Segue il testo delle due convenzioni, firmate dagli onorabili Giolitti, Tittoni e Tedesco, per l'Italia, e dai signori Barrère e Pérouse per la Francia.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

RELAZIONE DEI SINDACI

SULL'ESERCIZIO 1903-904

all'Assemblea generale degli Azionisti, 25 novembre 1904

Signori Azionisti,

Prima di rassegnare il mandato di cui avete voluto onorarci, e per il quale dobbiamo attestarvi la nostra riconoscenza, lasciate che il Collegio dei Sindaci esprima parole di compianto e di condoglianza per la perdita del commendatore Ambrogio Bigatti, il quale, prima nella sua qualità di Sindaco e poscia in quella di Consigliere, ebbe campo di esplicare le sue doti ed il suo zelo a vantaggio della nostra azienda.

Passando poi all'esame del bilancio, incominceremo dal riportare i dati afferenti al puro esercizio delle linee esercitate per conto dello Stato, che riassumiamo nel modo seguente:

Compartecipazione sociale ai prodotti (compresi i corrispettivi per l'esercizio della Rete secondaria)	L. 105,345,468.97
Introiti a rimborso di spesa	5,601,457.80
Totale L.	110,946,926.77

A questi introiti debbonsi contrapporre le spese d'esercizio ammontanti a L. 119,454,711.60, da cui però bisogna dedurre:

1) Contributo della Rete Adriatica per gli enti comuni	L. 2,850,000.—
2) Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e delle provviste del nuovo materiale rotabile	811,742.50
3) Contributo governativo nelle maggiori spese di personale, in dipendenza dei nuovi ordinamenti	1,419,849.65
A dedursi	5,081,592.15

Rimangono quindi come spese nette di esercizio	L. 114,373,119.45
donde una differenza passiva di	3,426,192.68

Per stabilire però il vero disavanzo dell'esercizio per le linee esercitate per conto dello Stato, conviene integrare la quota di compartecipazione sociale ai prodotti, che è stata ridotta per il prelievo dei corrispettivi fissati dalla convenzione 29 novembre 1899 per l'acquisto del materiale rotabile, corrispettivi che vanno appunto a carico dei prodotti ripartibili fra Stato e Società. Questo prelievo per la quota sociale ammonta a L. 2,294,613.74; epperò anche quest'anno devesi constatare, nel confronto fra prodotti e spese d'esercizio, una perdita di L. 1,131,578.94, il che evidentemente dipende dalle ormai ben note difficili condizioni nelle quali deve svolgersi il servizio. E ciò all'infuori ancora dai contributi sociali nelle spese di conto ca-

pitale per lavori e provviste a carico della Cassa aumenti patrimoniali e nella spesa di rinnovamento del materiale rotabile, nonchè dell'onere che la Società, per le ragioni altre volte esposte dal vostro Consiglio, ha dovuto pure assumere in dipendenza della predetta convenzione del 1899.

Sono questi risultati che fanno diminuire il reddito normale delle vostre Azioni, e che, allorché si stipulò il contratto d'esercizio, poteva ritenersi assicurato dall'annualità di L. 7,820,000 che il Governo paga per il corrispettivo del capitale investito nel materiale rotabile e d'esercizio e negli approvvigionamenti.

Di fronte però ai risultati del 1902-1903, deve riconoscersi nella parte dei prodotti e delle spese un notevole miglioramento; infatti, riassumendo il computo nei termini di cui sopra, appare che il 1902-1903 ha presentato una perdita di L. 4,140,140.61 invece delle L. 1,131,578.94 del 1903-1904.

È appunto siffatto miglioramento che permette in quest'anno di giungere ai risultati finali della liquidazione generale (di cui diremo in appresso, e che abbraccia, oltre ai prodotti ed alle spese delle linee in esercizio speciale, gli altri vari titoli di entrata e di uscita), risultati che sono pressochè uguali a quelli dello scorso esercizio, malgrado non si sia potuto fare alcun assegnamento su utili delle costruzioni. E per vero nella liquidazione 1902-1903 figuravano i proventi diversi dell'esercizio e delle costruzioni per l'importo di L. 3,207,679.78, mentre nel 1903-1904 figurano solo i proventi diversi dell'esercizio per lire 344,488.81.

All'importante miglior esito dell'esercizio 1903-1904 ha concorso tanto l'aumento dei prodotti lordi, che superarono di circa 8 milioni, in cifra tonda, quelli dello stesso esercizio, quanto la diminuzione del prezzo dei carboni ed altre economie e riforme dovute alle costanti, infaticabili cure della vostra Amministrazione, il cui effetto, in un'azienda così vasta e complessa, può, per taluni titoli, farsi sentire soltanto dopo parecchi esercizi trascorsi dal loro inizio.

E venendo ora al conto della liquidazione generale, riassumiamo, come di consueto, i vari titoli di entrata e di uscita.

ENTRATA.

Compartecipazione ai prodotti e corrispettivi per le linee esercitate per conto dello Stato	L. 105,345,468.97
Introiti a rimborso di spesa	5,601,457.80
Prodotti e corrispettivi per le linee in esercizio speciale	2,130,451.72
Contributo della Rete Adriatica per gli enti comuni	2,850,000.—
Quota di spese generali a carico dei fondi speciali e provviste di nuovo materiale	811,742.50
Interessi ed annualità di deprezzamento del materiale rotabile acquistato dalla Società in base alla convenzione 29 novembre 1899	4,097,524.53
Saldo conto interessi attivi e passivi	96,243.84
Proventi diversi dell'esercizio	344,488.81
Corrispettivo per l'uso del materiale rotabile	7,820,000.—
Annualità introitate per le costruzioni	8,261,386.53
Contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti	1,419,849.65
L.	138,778,614.35

USCITA.

Spese d'esercizio delle linee esercitate per conto dello Stato e di quelle in esercizio speciale L.	121,143,381.88
Interessi per le obbligazioni e spese per il servizio dei titoli	9,146,714.72
Spese di fondazione	111,189.85
Contributo sociale nelle spese di rinnovamento del materiale rotabile resosi inseribile dall'uso	95,848.89

Contributo sociale nelle spese di conto capitale per lavori e provviste a carico della Cassa aumenti patrimoniali »	251,001.35
Imposta di ricchezza mobile »	1,802,245.82
Quota d'ammortamento della spesa capitale di costruzione »	498,827.69
	L. 133,049,20.20

UTILI.	
Uti netti dell'esercizio L.	5,729,404.15
meno 1/20 per il fondo statutario di riserva »	286,470.20
	L. 5,442,933.95
Si aggiunga l'avanzo utili degli esercizi precedenti »	382,194.04
	L. 5,825,127.99
alle Azioni il 3.20 0/0 ($358,545 \times 16$) = »	5,736,720. —

Risulta un avanzo da riportarsi all'esercizio 1904-1905 di L.	88,407.99
---	-----------

Gli utili conseguiti nell'esercizio 1903-1904, come ve li abbiamo esposti, hanno permesso al vostro Consiglio di proporvi un dividendo lievemente maggiore di quello degli ultimi due anni, portandolo da 15 a 16 lire per ogni azione sociale. Noi crediamo di poterci associare tanto più a tale proposta, inquantochè nel saldo utili sono comprese lire 382,194.04, risultanti dai civanzi accumulati negli esercizi passati, e perciò pienamente liquidi.

Aggiungiamo infine che l'esercizio 1904-1905 s'apre con una riserva statutaria complessiva, accumulata a tutto il 30 giugno 1904, di L. 17,879,481.94, così suddivisa:

a) Riserva ordinaria L.	16,591,638.36
b) » straordinaria »	1,287,343.58

cui saranno da aggiungere L. 286,470.20.

Ci piace chiudere questa nostra relazione coll'assicurarvi della perfetta regolarità con cui sono tenute le contabilità sociali, da noi controllate mediante frequenti e diligenti ispezioni praticate ai registri ed alla cassa.

Esaurito così il nostro mandato, vi invitiamo a votare il bilancio, da noi scrupolosamente verificato in ogni sua parte, come vi viene presentato dal vostro Consiglio.

LA FERROVIA DEL MONTE BIANCO

Nella sua ultima rivista di scienze, il *Journal des Débats* ha pubblicato i seguenti interessanti particolari sulla ferrovia del Monte Bianco:

La concessione è stata accordata. La ferrovia del Monte Bianco sarà la più alta ferrovia di montagna. La Jungfrau non ha che 4166 m. d'altezza, mentre il Monte Bianco misura 4820 m. Per il Monte Bianco si avevano già dei progetti di ascensione, ma non si decideva mai. Infine un ultimo progetto, presentato dai signori Couvreur, Bernard e Duportal, è stato approvato dal Consiglio generale di ponti e strade dell'Alta Savoia. La concessione data soltanto dal 3 agosto 1904.

L'autore del progetto, Duportal, ispettore generale di ponti e strade, ha soppresso ogni percorso sotterraneo. La ferrovia farà come un *touriste*, si arrampicherà sulle roccie e farà il percorso in piena luce. La prima condizione di una simile ascensione è di avere la via libera su questo incomparabile spettacolo. Si partirà dal Fayet (580 metri, stazione dell'attuale ferrovia della P.-L.-M., presso la stazione balnearia del Saint-Gervais; poi si svilupperà fino alle Rogne (2645 m.). A partire di là, la regione è esposta alle valanghe ed alle frane; la linea entrerà in galleria con numerose aperture. Essa raggiungerà Tête-Rousse (3105 m.) ed infine l'Aiguille du Goutier (3825 m.), dopo un tragitto di 18 km. e 500 m. Si fermerà dapprima a questa località, cioè a 990 m. al disotto della cima. In seguito si co-

struirà il tronco terminale. In attesa, i *touristes* potranno raggiungere la cima con strade mantenute nella bella stazione ed anche con slitte.

Per l'esecuzione, si imiterà quello che è così ben riuscito alla Jungfrau. Si farà una ferrovia a cremaliera tipo Strub, e naturalmente le cadute numerose di acqua serviranno per la trazione elettrica. Il binario avrà soltanto un metro di scartamento. Le pendenze non supereranno il 25 0/0 e il raggio delle curve è stato ridotto a 50 m. Si calcola di innalzarsi con una velocità di 7 od 8 km. all'ora. Una velocità superiore sarebbe, del resto, poco consigliabile ai viaggiatori stessi. Non conviene cambiare altitudine troppo bruscamente.

Nondimeno si può raggiungere queste altitudini senza temere accidenti: migliaia di *touristes* salgono al Gornegrat, alla Jungfrau. In America, nel Perù meridionale, alla traversata delle Ande, la linea da Molendo a Puno raggiunge l'altezza di 4460 m. a Crucero alto. Nelle montagne Rocciose, da Manito alla sommità del Pik's Peak, una linea a cremaliera s'innalza a 4716 m. La ferrovia da Lima ad Oroya (Perù) attraversa le Ande con un tunnel di 2700 m. all'altitudine di 4714 m.

Questi esempi sono rassicuranti, poichè in principio dell'esercizio non si salirà sul Monte Bianco che all'altezza di 3820 m.

Vi saranno dieci treni nei due sensi con locomotive elettriche di 150 cavalli. Si riscalderà e s'illuminerà elettricamente.

Per l'insieme dell'esercizio si conta di mettere in azione 3000 cavalli di forza, che saranno presi dalle officine idrauliche stabilite sull'Arve ed il Bonnat. Le spese sono calcolate, per la costruzione, a 10 milioni, cioè 540,000 fr. per chilometro, come per la Jungfrau e la nuova ferrovia da Saint-Moritz a Thusiss. Il capitale da remunerare sarà di 11 milioni.

In questo momento passano da Chamounix 90 mila persone. Si vorrebbe fare l'ascensione del Monte Bianco, ma occorrono tre giorni e 300 franchi, e non possono arrischiare la gita. Ora colla ferrovia elettrica si potrà andare e tornare lo stesso giorno con 40 franchi. Si calcola quindi che sui 90 mila *touristes*, ve ne saranno almeno 25 mila che non mancheranno di fare l'ascensione della più alta montagna d'Europa.

A questa tariffa vi sarà del guadagno per la Compagnia e la cifra dei viaggiatori non tarderà ad aumentare. Al Righi, nel 1902, quantunque la salita sia diventata banale, si trasportarono 1,184,585 viaggiatori. Al Pilato 41,862; sul Gornegrat 34 mila, e sulla prima sezione della Jungfrau 48,511. Non è temerario augurare un successo simile al Monte Bianco.

Ecco perchè a Chamounix si hanno grandi speranze per l'avvenire di questa impresa. Bisognerà costruire dei *chalets*, delle ville, dei centri di attrazione, ecc. Vi è tutta una trasformazione del paese in vista.

In ogni caso, l'intrapresa entra da oggi nella via della esecuzione, e, se qualche imprevista difficoltà non si presenta, si andrà direttamente, fra qualche anno, in ferrovia dal « Boulevard des Italiens » alla sommità del Monte Bianco.

GLI SCIOPERI DEI FERROVIERI E LA LEGISLAZIONE ALL'ESTERO

Fra tutte le maniere di scioperi, quelli che avvengono nei servizi pubblici, e specie nelle ferrovie, sono certamente i più gravi, perchè maggiormente interessano la fortuna pubblica, la continuità del lavoro e delle industrie, la sicurezza delle persone e dei traffici.

Avvicinandosi l'epoca della scadenza delle Convenzioni ferroviarie, diventa un problema urgente quello di costruire un insieme di norme che valgano insieme ad assi-

curare ampiamente le sorti del personale ferroviario e la continuità del servizio.

Se è vero che lo sciopero in genere è un malanno e lo sciopero ferroviario in specie è una calamità nazionale, è altrettanto vero, scrive il *Corriere della Sera*, che non è possibile togliere ai ferrovieri il diritto di valersi dell'arma dello sciopero senza dar loro d'altra parte ampie garanzie di equa risoluzione dei loro problemi quali oggi non hanno.

Disgraziatamente il problema è arduo non solo per consenso di quanti se ne sono occupati in Italia, ma anche per la mancanza di un'esperienza conclusiva straniera. Vi sono Stati che puniscono i ferrovieri che abbandonano il lavoro con pene gravi, multe e carcere; ma è dubbio quale sia il giovamento che si potrebbe ritrarre da queste minacce in Italia, dove bisognerebbe multare ed imprigionare ottantamila ferrovieri, col bel risultato, per giunta, che lo sciopero si perpetuerebbe per opera dello Stato stesso.

Altro ci vuole. Gli esempi però di Stati che siano riusciti a scovare qualche cosa di originale sono così rari, che diventa opportuno ricordarli.

Non parleremo della Nuova Zelanda, dove le contese fra lo Stato imprenditore di ferrovie ed i ferrovieri sono regolate, come vedemmo altra volta, dalla legge comune dell'arbitrato obbligatorio.

Nel vicino Stato di Vittoria, che l'anno scorso fu afflitto da un grosso sciopero sulle ferrovie dello Stato, una Legge del 22 maggio 1903 stabilisce alcune clausole interessanti. Gli scioperanti sono, cioè, considerati, per il solo fatto dell'abbandono del lavoro, come dimissionari, con perdita di ogni diritto che potessero avere ad una futura pensione, indennità, compenso od assegno di quiescenza, ed anche dei diritti e vantaggi eventualmente derivanti da precedente servizio, come pubblici funzionari. V'è di più. Oltre alla facoltà di assumere in servizio nuovi agenti, i Commissari delle ferrovie governative avranno il diritto di promuovere i non scioperanti a qualunque posizione resasi vacante, indipendentemente dal loro precedente grado od anzianità.

E' un procedimento un po' brutale questo per trattenere alcuni ferrovieri in servizio colla speranza di prendere il posto di quelli che scioperano, ed urterebbe contro lo spirito di solidarietà della classe intera, ma è un esempio della semplicità rude con la quale i progrediti legislatori australiani cercano di dividere i ferrovieri per averne più facilmente ragione.

Singolare è altresì la legislazione dei Kansas (Stati Uniti) del 3 gennaio 1899.

Scoppiato uno sciopero ferroviario, uno speciale tribunale d'inchiesta indaga da qual parte sia la ragione. Se sia dimostrato che la Società è senza colpa e che lo sciopero è irragionevole, il tribunale proibirà agli scioperanti di intervenire contro gli agenti che la Società possa assumere. Ma se il tribunale crede che la Società abbia mancato ai proprii obblighi verso il personale, il tribunale imporrà alla Società di continuare il servizio nell'interesse del pubblico, o lo farà esercitare, a conto della Società, da curatori giudiziari.

E' un sistema spiccio, ma poco efficace, nel primo caso, perchè si limita a garantire la libertà del lavoro, che dovrebbe sempre essere, senz'altro, garantita.

Quanto al secondo caso, male si saprebbe immaginare un'amministrazione giudiziale di una grande rete ferroviaria, specie se la ferrovia fosse dello Stato.

Rimane la legislazione olandese.

Un tentativo di sciopero, avvenuto nel 1903, condusse all'approvazione immediata di una Legge dell'11 aprile 1903, colla quale si ampliavano ed aggravavano le disposizioni del Codice penale verso i ferrovieri scioperanti ed i loro istigatori. Carcere fino a nove mesi ed ammenda di 33 fiorini ai colpevoli di minacce, violenze, insulti e libelli diffamatori; carcere sino ad un mese ed ammenda sino a 100 fiorini a chi incalza, o seguita, o molesta per le vie altre persone per impedirne la libertà di movimento o di

lavoro; carcere sino a sei mesi ed ammenda sino a 300 fiorini agli agenti che abbandonino il lavoro; carcere sino a due anni, se l'abbandono avviene in seguito ad accordo: la stessa pena colpisce gli istigatori dell'accordo, anche se non siano agenti ferroviari.

Tutte le pene sono raddoppiate se, in conseguenza dello sciopero, il servizio rimane interrotto.

Ai colpevoli è comminata inoltre la perdita dei diritti elettorali.

Ma l'Olanda non si limitò a questa legge di repressione. Essa ben vide che le multe e le pene a poco servono se il personale ferroviario è proprio deciso a venire agli estremi, e quindi nominò una Commissione d'inchiesta per indagare sulle condizioni dei ferrovieri e proporre i possibili miglioramenti.

Intanto, valendosi dei suoi poteri regolamentari, il Governo, senz'altro, con Decreto Reale, attribuì agli agenti di diritto di ricorrere contro le punizioni disciplinari loro inflitte a Consigli d'arbitrato, composti di due membri nominati dagli agenti, due dall'Amministrazione, e di un Presidente scelto di comune accordo, od, in difetto, dal Ministro dei Lavori Pubblici.

Le sentenze dei Consigli di arbitrato sono inappellabili.

L'Istituto olandese è qualche cosa di simile al « Collegio dei ricorsi del personale ferroviario », che fu proposto dal Ministro Tedesco nel Disegno di legge per l'esercizio di Stato. Ma, pur troppo, tanto l'Istituto olandese, quanto il progetto Tedesco, contemplano solo i casi di infrazioni disciplinari o di violazione dei regolamenti esistenti.

Che cosa dovrà dirsi quando di questi regolamenti od organici si chiegga dai ferrovieri la modificazione? Qui è il punto arduo. E su di esso l'esperienza estera poco dice.

LE SPESE DELLA RETE DI STATO UNGERESE

Si legge nella « Zeitung des Vereins »:

Una grande animazione regna nei Circoli politici ed economici ungheresi a proposito delle rivelazioni fatte nel « Budapest Hirlap » dal relatore della Commissione del bilancio, Nemenyi, sulle ferrovie dello Stato ungheresi. Il relatore denuncia il fatto che le ferrovie ungheresi, nelle quali sono impegnate per un terzo le fortune ungheresi, non riescono nemmeno a pagare gli interessi del capitale impegnato. Alla fine del 1903 questo capitale era di 2325 milioni di corone. Il Governo paga annualmente per questo capitale e per ammortizzamento 97,600,000 corone. I prodotti ferroviari, per contro, non si elevarono nel 1903, dopo deduzione di tutte le spese d'esercizio, che a 84 milioni di corone: donde un *deficit* che salirà a 19 milioni di corone dopo l'aumento dei salari agli agenti.

Il relatore vede soprattutto di cattivo occhio il sistema di centralizzazione ad oltranza sulle ferrovie ungheresi di Stato, centralizzazione che rende più costoso inutilmente l'esercizio e paralizza l'energia dei direttori. L'organizzazione delle ferrovie di Stato in Ungheria era stata copiata fedelmente su quella delle ferrovie di Stato di Sassonia una decina d'anni fa. Essa non è cambiata dopo, mentre quella di Sassonia ha ricevuto modificazioni in seguito precisamente ai cattivi risultati dell'esercizio. E' divenuto impossibile, secondo Nemenyi, amministrare da un sol posto una rete di 15,000 km. Si era cercato di riparare al male con continui aumenti di personale; in realtà non si fece che scoprire maggiormente le piaghe del sistema senza raggiungere lo scopo che si desiderava. Alla fine del 1902 gli uffici delle diverse Direzioni occupavano un personale di 1581 impiegati. Dal 1900 al 1904 la rete accusava una progressione del 6.40 0/0; i prodotti d'esercizio un aumento dell'11.33 0/0 e le spese del personale del 15 0/0. In tutte le Amministrazioni private prevale la regola che le spese d'amministrazione diminuiscano quando aumenta l'esercizio. Soltanto le ferrovie di Stato mostrano il contrario.

Un altro difetto delle ferrovie di Stato proviene dal fatto che si annette troppa importanza a particolarità che non hanno alcuna utilità e che si trascurano le branche degli affari che danno un buon prodotto. Così, per esempio, si costruiscono con troppo lusso i vagoni di prima classe, e si dimentica che i viaggiatori di prima classe sono i più cattivi pagatori, perchè in 1^a classe un posto su venti soltanto è utilizzato. Secondo il relatore del bilancio, si farebbe un'economia sensibile sopprimendo totalmente la 1^a classe, i cui viaggiatori non coprono che il quarto del prodotto, ed introducendo dei vagoni di terza classe nei treni express. Il relatore non ammette che le ferrovie sacrifichino, colle loro tariffe e coll'impianto di ferrovie vicinali, la situazione economica dell'Ungheria. Le tariffe di favore, a parte qualche eccezione, non devono essere consentite a titolo di sacrificio: sono in contrasto colle condizioni economiche del paese.

Per quanto concerne le ferrovie vicinali, è inesatto dire che costano alle ferrovie di Stato più di quanto producano; ed anche se così fosse, non bisogna dimenticare che sono le ferrovie vicinali che portano il traffico alle ferrovie di Stato.

E' male, del resto, amministrare secondo un modello unico tutte le ferrovie vicinali sotto la direzione delle ferrovie dello Stato. Nemenyi chiede per esse l'applicazione di idee più larghe, più democratiche, un controllo parlamentare ed una sana autonomia.

In queste condizioni soltanto può rimediarsi alla situazione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Strade Ferrate della Sicilia.

(Assemblea generale).

Il 26 corrente è convocata l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società delle Ferrovie della Sicilia, per l'approvazione dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1904 (Vedi Avviso a pag. 734).

><

La Commissione arbitrale per la esecuzione della legge sulla Sardegna.

È stata nominata la Commissione arbitrale per la esecuzione della legge sulla Sardegna, nelle persone del comm. De Cupis, avvocato generale erariale, presidente, e dei membri: comm. De Gregorio, presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici; comm. Mazzuoli, ispettore delle miniere; comm. Giacomelli, ispettore forestale; comm. Desideri, ispettore nel Ministero d'agricoltura, e dei sigg. Asproni e Piras come delegati della provincia di Cagliari, e Sanna e Linici per quella di Sassari.

><

Ferrovie Sarde.

L'Ispettorato grvernativo e la Società delle Ferrovie Secondarie Sarde hanno tenuto alcune conferenze, nelle quali furono concordati i patti per la costruzione di un binario che allacci la stazione delle Ferrovie della Reale Sarda a Cagliari con la stazione delle Secondarie, e queste al porto, e furono pure concordati i patti per la costruzione di un binario di raccordo della stazione di Bosa, delle Secondarie, col porto omonimo.

In queste stesse conferenze si è concordato l'applicazione di una tariffa unica anche con aumento di distanza per le tariffe differenziali sulle linee della Compagnia Reale e delle Secondarie sarde.

><

La conferenza ferroviaria a Bruxelles.

Sono partiti per il Belgio il cav. Sanguini, capo-divisione dell'Ispettorato ferroviario, i rappresentanti delle Reti Adriatica e Mediterranea per prendere parte alla conferenza che si terrà a Bruxelles dove i rappresentanti del Governo e delle ferrovie belghe, germaniche, francesi, austriache e svizzere terranno una conferenza per modificare le tariffe delle sostanze alimentari esportate dall'Italia.

><

Lavori ferroviari a Milano.

Nuovi ed importanti lavori furono compiuti in questi giorni, o si stanno compiendo, nelle adiacenze della stazione Centrale di Milano.

Verranno posti nuovi binari dal lato della partenza dei treni elettrici, utilizzando anche l'area ora occupata dai depositi delle locomotive dell'Adriatica.

Nuovi apparecchi idraulici vennero collocati lungo i binari che attraversano il quartiere di porta Venezia, per facilitare la manovra degli scambi e dei segnali.

Fu inoltre aperto all'esercizio un nuovo tronco, destinato ad unire direttamente la linea Milano-Venezia colle stazioni di Rogoredo e di porta Romana.

Verranno pure eseguiti nuovi lavori di sistemazione di alcuni locali destinati alla comodità dei viaggiatori.

L'Ufficio Tecnico municipale sta pure studiando alcuni disegni riguardanti la costruzione di una strada ferrata che collegherà gli edifici della futura Esposizione, che si troveranno nel Parco, con quelli che sorgeranno in piazza d'Armi.

><

Ferrovie della Sicilia.

(L'esportazione di derrate alimentari).

Ci informano da Palermo che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposta all'approvazione governativa una proposta per la quale alle agevolazioni già proposte ed approvate dal R.^o Governo per favorire l'esportazione di derrate alimentari, frutta, ortaglie, verdure ed agrumi, in partenza dalla Sicilia, dirette al continente italiano ed all'estero, agevolazioni consistenti nell'inversione del modo di pagamento del nolo ferroviario, mediante l'aggravio di spese anticipate per somma uguale al nolo stesso, se ne aggiunge una nuova avente lo scopo di autorizzare il mittente a chiedere di effettuare il pagamento delle tasse di porto in una stazione intermedia della Rete, da stabilirsi nell'atto di sottomissione, mediante rivalsa su detta stazione da quella originaria di partenza, escludendo le spese anticipate rappresentanti il nolo, dal pagamento della provvigione.

><

Servizio cumulativo tra le Sicule e la Circumetnea.

Il giorno 11 del corrente mese, per accordi intervenuti fra la Società delle Strade Ferrate della Sicilia e la Società concessionaria della ferrovia a scartamento ridotto denominata Circumetnea è stato stivato il servizio cumulativo fra le due Amministrazioni ferroviarie, in conformità ad apposita convenzione, la quale consente, fra l'altro, di effettuare un servizio cumulativo di viaggiatori, bagagli e cani, limitatamente dalle stazioni di detta Rete Sicula a quelle della Circumetnea e viceversa, e di compiere nelle strizioni di Catania e di Giarre le operazioni relative al servizio di corrispondenza e di trasbordo delle merci a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata, numerario, valori, bestiame, veicoli e feretri.

><

*Ferrovia Santhià-Biella.**(Proroga delle tariffe speciali).*

La Società per le ferrovie del Ticino, esercente la ferrovia da Santhià a Biella, ha chiesto di essere autorizzata a prorogare fino al 31 ottobre 1905, le tariffe speciali a prezzo ridotto per il trasporto delle merci a piccola velocità con vincolo di peso e responsabilità limitata, giusta l'articolo 416 del Codice di commercio e relative condizioni di applicazione approvate con decreto ministeriale 11 settembre 1903, in via di esperimento.

Le dette tariffe riguardano: le materie tessili, i prodotti chimici, i generi per concia e per tinta, i prodotti animali, le materie oleose, i legnami, i minerali non metalliferi, i materiali da costruzione, gli stracci ed avanzi.

Trattasi in sostanza del trasporto delle merci attinenti le industrie che si svolgono nella regione servita dalla ferrovia suddetta.

><

Opere idrauliche.

Con recente decreto reale, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, sono state classificate in terza categoria le opere idrauliche e forestali occorrenti per la sistemazione del torrente Vallone in provincia di Campobasso.

><

La Commissione per la bonifica del basso Bolognese

Con recente decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, la Commissione speciale, nominata con decreto ministeriale 27 giugno 1902, al fine di stabilire i criteri per lo studio dei progetti e l'ordine per la esecuzione dei lavori di bonificazione della bassa pianura bolognese, a destra di Reno, è stata ricostituita come segue: Maganzino comm. Italo, presidente di sezione del Consiglio Superiore, Presidente; Fornani cav. Icilio e Cavi cav. Vincenzo, ispettori superiori del Genio Civile; Botto cav. Giuseppe e Moretta-Gabetta cav. Lorenzo, Ingegneri Capi del Genio Civile; Ventura Giacinto, Ingegnere del Genio Civile, Segretario.

><

Il personale del Genio Civile.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il nuovo schema di regolamento per il personale del Genio Civile, proponendo alcune varianti, tra cui quella che l'assunzione del personale straordinario di assistenza sia lasciata alla responsabilità degli ingegneri capi, come prescrive la legge, e non venga subordinata ad elenchi predisposti dal Ministero.

><

Notizie e dati statistici sulle uve e mosti arrivati a Milano ed ai transiti di Chiasso e Luino durante la vendemmia del 1903.

La Sezione speciale per la sorveglianza degli scali di Milano, istituita alla dipendenza di quel Circolo ferroviario governativo, ha compilato anche per la vendemmia del 1903, una diligente raccolta di notizie e di dati statistici relativi al servizio di quegli scali, al transito estero ed al servizio delle stazioni dove una parte delle uve e dei mosti, benché destinati al consumo ed al commercio cittadino, si fermano per ragioni di dazio.

Un quadriennio di osservazioni e di dati statistici sugli arrivi delle uve e dei mosti e sul modo come si svolsero nelle stazioni di Milano, i trasporti della vendemmia, permette oramai di affermare che le disposizioni adottate per regolare questa parte importantissima del servizio, possono considerarsi definitive e rispondenti sotto ogni aspetto al-

all'interesse del commercio ed alla regolarità di funzionamento degli impiegati ferroviari.

Questo dice la Sezione speciale, come considerazione generale; e fa seguire la sua affermazione da molte altre considerazioni intese a dimostrare in modo evidente che le cose stanno nei precisi termini da esse esposti.

E noi siamo pienamente del suo parere, imperocché — concentrato a Milano-Porta Romana quasi tutto il servizio delle uve e mosti, ed a Milano-Porta Ticinese quello delle provenienze dal Piemonte, il transito dallo Scalo di smistamento veniva limitato alle spedizioni per oltre Milano, sollevando notevolmente lo scalo dall'eccezionale lavoro di manovra richiesto per le accelerate corse da darsi ai carri di uva. la stazione di Porta Garibaldi poi — liberata dai trasporti a piccola velocità delle uve e mosti e potendo disporre dello annesso scalo di via Farini, già destinato agli arrivi d'uve a piccola velocità accelerata, — poteva più agevolmente far fronte alle esigenze non lievi dei rimanenti trasporti, e così mentre il servizio delle stazioni di Milano si liberava in parte dell'asmatico affanno diventato cronico nel periodo autunnale, il commercio risparmiava sui trasporti una somma non indifferente per abbreviazione di percorrenza.

In sostanza, i risultati del quadriennio di prova testé passato ed il fatto che anche i commercianti di uve e mosti, in più occasioni ebbero a mostrarsi pienamente soddisfatti delle disposizioni adottate, provano che il servizio della vendemmia si svolge ora con maggiore regolarità ed offre al commercio comodità maggiori.

Ciò premesso, riportiamo qui di seguito, in riassunto, i principali dati statistici contenuti nella relazione della quale ci occupiamo.

Movimento complessivo. — Anche nell'anno 1903, come negli anni precedenti, la totalità del trasporto delle uve e dei mosti si svolse a carro completo ed a piccola velocità ordinaria ed accelerata, se si eccettuano le poche spedizioni a grande velocità che furono indirizzate a Milano Centrale da stazioni vicine.

Nella vendemmia del 1903 si può affermare per altro, che quasi tutto il servizio si svolse a Porta Romana, giacché gli arrivi a questa stazione (tonn. 21,023) rappresentano quasi i 9/10 del totale arrivato a Milano (tonn. 24,243). A Milano-Porta Ticinese il movimento delle uve e dei mosti fu assai scarso, tanto da risultare inferiore a quello verificatosi nei soli Magazzini generali di Lombardia, mentre per questi vi fu nel 1903 un notevole aumento.

Le somme complessive delle uve e mosti arrivati agli Scali di Milano nel 1903, si ripartirono secondo il seguente prospetto:

Stazioni	Carri	Tonnellate
Milano P. R.	N. 2098	21,023,747
Milano P. T.	» 205	1,560,964
Milano P. G. (Mag. Gen.) »	155	1,658,304
Totale complessivo	2458	24,253,015
Arrivati in meno	214	1,143,602

a confronto dell'anno 1902.

Il confronto tra il lavoro della vendemmia del 1903 e quello dell'anno precedente risulta dal seguente prospetto:

Stazioni di	anno 1902		anno 1903	
	carri	tonnellate	carri	tonnellate
Milano P. G.	120	1,355,648	155	1,658,304
Scalo Farini	—	—	—	—
Milano P. T.	561	4,423,514	205	1,560,964
Milano P. R.	1991	19,607,455	2098	21,023,747
Totali	2672	25,386,617	2458	24,243,015

Movimento delle singole stazioni. — Le uve ed i mosti arrivati a Milano-Porta Romana nel 1902 furono:

Dalla Rete Adriatica	carri 1354	tonn. 15,146,977
» Rete Mediterranea	id. 637	id. 4,460,478
Totale carri	1,991	tonn. 19,607,455

nel 1903, salirono invece a:

Dalla Rete Adriatica	carri 1,897	tonn. 19,552,764
• Rete Mediterranea	id. 201	id. 1,470,983

Totale carri 2,098 tonn. 21,023,747
dove un aumento del 1903 di carri 107 e di tonn. 1416,292.

Le uve e mosti arrivati a Milano-Porta Ticinese, nel 1902 furono: carri 261, tonn. 4,423,514; mentre nel 1903 furono: carri 205 e tonn. 1,560,964; e quindi nel 1903 arrivarono in meno, in confronto del 1902: carri 356 e tonnellate 2,862,550.

Mosti arrivati ai Magazzini generali: nel 1902, carri 120, tonn. 1,355,648; nel 1903, carri 155, tonn. 1,658,304.

Arrivati in più nel 1903 a confronto del 1902: carri 35, tonn. 302,656.

Ripartizione degli arrivi per regione. — Il seguente prospetto indica in quale misura le varie regioni che alimentano il mercato di Milano, concorsero a formare il complesso delle uve e dei mosti arrivati tanto nel 1902 quanto nel 1903.

Indicazione delle regioni	Vendemmia 1903		Differenza in più o in meno sulla vendemmia 1902	
	carri	tonnellate	carri	tonnellate
Abruzzo	339	3,889,923	+ 21	+ 236,390
Basilicata	60	703,517	+ 41	+ 491,967
Emilia	631	5,163,193	+ 363	+ 2,748,272
Lombardia	221	1,829,032	- 119	- 478,759
Piemonte	221	1,384,309	- 654	- 5,308,252
Puglie	932	10,800,866	+ 96	+ 830,821
Regioni diverse	54	475,175	+ 37	+ 335,959
Totale	2,458	24,243,015	- 215	- 1,143,602

La differenza nel totale generale dell'un anno e dell'altro è relativamente limitata; molto diverse invece risultano le quantità per le quali in ciascuno dei due anni contribuiscono le varie regioni. Le meno sensibilmente variate risultano la Puglia ed in seguito l'Abruzzo; ma notevolissime tra i due anni sono le differenze per l'Emilia, il Piemonte e la Lombardia, avendo l'Emilia concorso, nella misura maggiore a coprire la differenza in meno di arrivi dalle due altre regioni.

I rapporti percentuali, riferiti al numero dei carri ed al tonnellaggio, coi quali ogni regione contribuì ad alimentare il mercato di Milano nel triennio 1901-1903, risultano dal prospetto seguente:

Regioni	RAPPORTO PERCENTUALE dei carri arrivati			delle tonn. arrivate		
	1901	1902	1903	1901	1902	1903
Abruzzo	7.1	11.9	13.8	9.0	14.3	16.0
Emilia	26.0	10.0	25.7	21.7	9.5	21.3
Lombardia	12.2	12.7	9.0	10.1	9.1	7.5
Piemonte	20.4	32.7	9.0	16.4	26.4	5.7
Puglie	32.0	31.5	37.9	40.3	39.5	44.6
Diverse	2.3	1.2	4.6	2.5	1.2	4.9
Totale	100	100	100	100	100	100

Dall'esame del prospetto risulta anzitutto che per le regioni dell'Italia Meridionale, la percentuale colla quale concorrono a coprire il mercato di Milano, ha tendenza all'aumento e che la Puglia definitivamente provvede alla misura maggiore di queste richieste, coprendone dai 40 ai 45 centesimi del totale.

Arrivi alle stazioni limitrofe a Milano e rispediti. — Per dare un'idea completa delle uve e mosti arrivati sul mercato di Milano, occorre tener conto degli arrivi alle stazioni limitrofe; dove le spedizioni sono solo in parte destinate al consumo locale, e vi sono appoggiate più specialmente per ragioni di dazio e per effettuare rispediti.

Quattro sono le stazioni in immediato contatto colla città e cioè Rogoredo, Sesto S. Giovanni, Musocco e Corsico. Dal prospetto che segue risulta il numero totale dei carri e delle tonnellate arrivate a ciascuna stazione nella ven-

demmia del 1903 ed il confronto cogli arrivi della vendemmia precedente.

Stazioni	Anno 1902		Anno 1903		Differenza	
	carri	tonn.	carri	tonn.	carri	tonn.
Rogoredo	67	675,590	94	873,413	+ 27	+ 197,823
Sesto S. G.	85	759,979	89	773,270	+ 4	+ 13,291
Musocco	48	397,469	35	282,860	- 13	- 114,609
Corsico	51	347,990	77	617,294	+ 26	+ 269,304

Totali 251 2,181,028 295 2,546,837 + 44 + 365,890

Uve e mosti in transito per l'estero. — A complemento delle notizie e dei dati statistici sulla vendemmia del 1903, vennero raccolti anche i dati relativi alle uve e mosti in transito estero. Le cifre che seguono riassumono il movimento di transito di cui sopra messo a confronto con quello avutosi nella vendemmia dell'anno precedente.

Uve e mosti transitati a Chiasso per la Svizzera:

Nel 1902	Tonnellate	7,117,928
Nel 1903	id.	10,945,623

Arrivate in più nel 1903 . . . id. 3,828,695

Uve e mosti transitati a Chiasso per la Germania:

Nel 1902	Tonnellate	6,841,373
Nel 1903	id.	6,464,198

Arrivate in meno nel 1903 . . . id. 377,175

Uve e mosti transitati a Luino per la Svizzera e la Germania:

Nel 1902	Tonnellate	2,867,516
Nel 1903	id.	2,322,045

Arrivate in meno nel 1903 . . . id. 545,475

Risulta dai dati anzidetti che nella vendemmia del 1903 furono esportate all'estero, complessivamente tra i due transiti, tonn. 19,732,866 di uve e mosti, cioè tonn. 2,906,049 di più che nella vendemmia del 1902. Questo aumento si riscontra soltanto per il transito di Chiasso e per le provenienze dalla Rete Adriatica; giacchè per il transito di Luino, e per il transito di Chiasso dei carri provenienti dalla Rete Mediterranea si ebbe invece una diminuzione.

Cosicché la quantità d'uva e mosto, che nella vendemmia del 1903 transitò da Chiasso provenendo da stazioni Adriatiche, fu del 37.0% in aumento sulla quantità transitata nella vendemmia del 1902 ed a questo aumento concorsero quasi da sole le Puglie e l'Abruzzo, probabilmente per le riduzioni di tariffa concesse alle spedizioni dell'Italia Meridionale.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via di esperimento, dei normali biglietti di andata e ritorno per le tre classi della stazione di Gualdo Tadino per quella di Nocera Umbra e fra la stazione di Aquila per quelle di Popoli e di Avezzano.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara lavori sulla linea Rho-Arona).

Il 19 corrente mese, presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di sostituzione delle impalcature in ghisa ai km. 47.947 e 48.941 con altre in ferro omogeneo sulla linea Rho-Arona.

(Gara lavori stazione Milano provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Società Mediterranea, il giorno 8 corrente ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'allargamento del viadotto del Lazzaretto a levante della stazione centrale di Milano. Concorsero 22 Ditte e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Carlo Borra di San Damiano d'Asti, che fece il ribasso del 10.0%.

> <

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara lavori provvisoriamente aggiudicata).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di allargamento della sagoma, sistemazione del binicolo e costruzione di nicchie nella galleria di Serravalle sulla linea Pisa-Firenze, per l'importo di L. 15,000. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, quattro hanno presentata offerta di ribasso, variabile dal 6.95 al 10.51. e l'appalto è stato provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Annibale Zaccherotti di Pistoia, quale migliore offerente.

(Contratti esecuzione lavori presentati all'approvazione).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione i contratti stipulati con le Ditte sottosegnate e per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Attilio Bagnara, di Sestri Ponente, per la fornitura di 20 carrozze di terza classe, serie CN, senza freno a mano;

F. Ringhoffer, di Smichow, per la provvista di 10 carrozze miste di prima e seconda classe, serie ABN, con freno a mano;

D. Anselmo Bariletti per l'esecuzione dei lavori a difesa della ferrovia Orte-Foligno, fra i km. 128.500 e 132.600, contro le alluvioni;

Carlo Biraghi di Milano, per la fornitura e posa in opera di una travata metallica per il sottopassaggio al km. 47.272 della linea Mestre-Udine-Cormons, in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Conegliano;

Nosselsdorfer Wagenbau Fabrik Gesellschaft, di Nesselndorf, per la fornitura di 10 carrozze miste di prima e seconda classe, serie ABN, con freno a mano;

A. Opessi, di Torino, per la fornitura di 3 stadera a ponte da 30 tonnellate;

Maurizio Ferrero, di Firenze, per la fornitura d'una stadera a ponte da 30 tonnellate.

> <

Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Rafforzamento del binario di corsa fra i km. 208.144-208.336 sul binario dei treni pari e fra i km. 208.144-208.370 sul binario dei treni dispari per lo sviluppo complessivo di m. 418 sulla linea Milano-Bologna, per lire 649, oltre il materiale d'armamento.

Applicazione di dischetti-fanali indicativi ai deviatori estremi ed a quelli che collegano la seconda colla terza linea nelle stazioni del tronco Avezzano Sulmona, lire 1613.

Prolungamento del muro di controscarpa a difesa del rilevato ferroviario dalle corrosioni del fiume Aterno, fra i km. 99.806 e 99.886 della linea Pescara Terni, L. 830.

Costruzione di due pignoni a difesa del rilevato ferroviario presso la spalla destra del ponte sul Trigno, al km. 42.622 della linea Bologna-Otranto, L. 11,000.

Rifacimento di m. 1224 di binario di corsa nelle stazioni di Lama-Baricetta e di Adria, L. 16,800.

Aggiunta di traverse con relative piastre e caviglie su m. 3433 di binario fra i km. 113.088 e 115.800 della linea Orte-Falconara, L. 4400.

Rifacimento di m. 366 di binario nella stazione di Cernigola campagna, L. 3550.

Impianto del telegrafo nella fermata di Surbo sulla linea Bologna-Otranto, L. 1025.

Aggiunta di traverse con piastre e caviglie su metri 2460 di binario di corsa fra i km. 71.130 e 73.626 della linea Foggia-Napoli, L. 3900.

Id. su m. 2436 di binario fra i km. 13.317 e 14.405 e fra i km. 104.903 e 105.238 e su altre tratte della linea Roma-Chiusi, L. 2350.

Rifacimento di m. 804 di binario nelle stazioni di Castagnaro e di Badia sulla linea Legnago-Rovigo, lire 13,600.

Rifacimento di m. 900 di binario nella stazione di Rovigo e di m. 90 nella stazione di Sant'Elena della linea Bologna-Padova, L. 7300.

Applicazione di un nottolino di sicurezza ai bagagliai ed ai carri muniti di porte a battente, L. 12,000.

Impianto di una gru di sollevamento da 6 tonnellate nella stazione di Fiorenzuola d'Arda, L. 6300.

Rifacimento di m. 2838 di binario e di un deviatore triplo nella stazione di Venezia marittima, L. 20,400.

Aggiunta di traverse con piastre d'appoggio su metri 3600 di binario fra i km. 123.093 e 126.693 della linea Pescara-Terni, L. 1400.

Impianto di un calorifero nel fabbricato annesso alla rimessa locomotive della stazione di Modena, L. 125.

Rifacimento di m. 8727 di binario fra i km. 115.076 e 123.093 e fra i km. 126.693 e 127.511 della linea Pescara-Terni, L. 67,500, compreso il rifacimento di m. 523 del binario di corsa della stazione di Aquila.

Costruzione di un carro dinamometrico, L. 50,000.

Aggiunta di traverse con piastre e caviglie su metri 5016 di binario fra i km. 155.705 e 161.003 della linea Foggia-Napoli, L. 7500.

> <

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento della scarpata della nuova trincea aperta per l'ampliamento della stazione di Incisa Belbo, L. 5000.

Lavori d'ampliamento e di miglioramento della stazione di Pagani, L. 28,700.

> <

Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento della nuova stazione di Ronco Scrivia e collegamento con la vecchia, L. 451,850, oltre il materiale metallico d'armamento.

Risanamento della massicciata fra le stazioni di Mortara e Borgo Lavezzaro, L. 29,800.

RETE ADRIATICA:

Lavori necessari per attuare le fermate di Colliernesco e di Nepezzano ai km. 4.039 e 21.143 della linea Giulianova-Teramo, in dipendenza dell'attuazione del servizio economico, L. 1110.

Sistemazione della stazione di Montale-Agliana (impianto del servizio merci, primo gruppo dei lavori), lire 58,100.

RETE SICULA:

Impianto di una conduttura d'acqua dal rifornitore al nuovo fabbricato alloggi della stazione di Imera, L. 1032.

Riparazione dei danni presso Acireale al km. 256.200 della linea Messina-Siracusa, L. 2670.

Sistemazione della scarpa a monte della trincea fra i km. 114.104 e 114.206 della linea Messina Patti-Cerda, L. 15,117.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Cassazione di Torino ha emesso una sentenza in materia di tariffe ferroviarie dalla quale viene stabilito

che l'esperimento di una tariffa ferroviaria locale attuato ai termini dell'articolo 39 del capitolato di esercizio, si può far cessare dopo la durata di due mesi, quand'anche l'esperimento fosse stato introdotto per un periodo di tempo determinato maggiore di un anno.

Anche in tal caso a rendere efficace la cessazione anticipata di tale tariffa, basta l'approvazione ministeriale senz'opo di decreto reale.

Pareri del Consiglio di Stato.

In materia di appalti la quarta sezione del Consiglio di Stato ha emessa una decisione dalla quale risulta: « Sono illegittime le deliberazioni del R. Commissario con cui si sia modificato il capitolato per opere pubbliche da eseguirsi dal Comune e si sia concesso l'appalto a trattative private senza il previo parere del Consiglio di Prefettura sulla modificazione, e senza la autorizzazione del Prefetto per la trattativa privata.

La quarta sezione, in sede di legittimità, può sindacare se concorrano i motivi d'urgenza che autorizzano un R. Commissario a prendere una deliberazione in luogo e vece del Consiglio Comunale.

Non si riscontrano tali estremi d'urgenza, quando, per essersi provveduto alle elezioni comunali, sia possibile la convocazione del Consiglio.

Nell'indire appalti il Consiglio Comunale ha facoltà di aggiungere altri motivi d'esclusione dei concorrenti a quelli previsti dalla legge sulla contabilità dello Stato, semprechè essi siano ispirati a motivi di utilità pubblica e non importino limitazione della capacità giuridica di chi intende concorrere.

Non è contraria alle disposizioni dell'articolo 79 del regolamento di contabilità, nè può dirsi viziata da eccesso di potere la clausola deliberata dal Consiglio Comunale di escludere dagli incanti pubblici coloro che si trovano giudiziariamente od amministrativamente, in lite col Comune ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Domodossola-Iselle. — La Galleria di Trasquera. — La settimana scorsa fu inaugurata la grandiosa galleria sulla linea Domodossola-Iselle di accesso al traforo del Sempione.

La galleria, costruita a sistema elicoidale è la maggiore di tal genere che vi sia in Italia. I lavori durarono oltre cinque anni. La lunghezza del tunnel è di circa 4000 metri.

Questa grande opera, condotta a termine fra grandi difficoltà, fu costruita dalla Mediterranea.

La galleria è scavata nella rupe granitica di Trasquera e servirà a portare la linea del Sempione all'altezza dell'imbocco italiano del tunnel.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — La Società inglese The Subventioned Railways Corporation Limited, concessionaria della ferrovia Bari-Locorotondo, ha revocato i poteri e le delegazioni conferite nel 1895 ai signori Giuseppe Regazzoni di Como e Domenico Mattei di Livorno, per quanto si riferisce alla costruzione e all'esercizio della suddetta linea ferroviaria; ed ha contemporaneamente concesso la rappresentanza della Compagnia stessa in Italia al marchese Alfonso de Ghantuz Cubbe di Livorno, conferendogli le più ampie facoltà per tutti gli effetti di cui all'articolo 230 del Codice di commercio italiano, compresa quella di rappresentanza presso lo Stato, i Comuni ed i privati.

L'allacciamento delle ferrovie di Valtellina ed Engadina. — Il Consiglio Provinciale di Sondrio e molti Consigli Comunali diedero plauso ed adesioni ufficiali all'iniziativa assunta dallo speciale Comitato costituitosi sotto la Presidenza dell'avvocato F. Lambertenghi nel capoluogo della Valtellina, e ugual favore l'iniziativa stessa trova al di là del confine, in Engadina, ove la convenienza dei proposti allacciamenti con le ferrovie Valtellinesi è sentitissima.

Ora è stata indetta per sabato, 19 corrente, alle ore 14, in una sala dell'Albergo della Posta, in Sondrio, un'adunanza dei membri del Comitato, al fine di raccogliere dai singoli membri del Comitato stesso le informazioni che essi fossero in grado di fornire riguardo ai progetti pendenti per tale allacciamento, considerarne i meriti e deliberare il da farsi, per appoggiare eventualmente, presso chi spetta, il progetto che sembrasse preferibile, o che presentasse le maggiori probabilità di sollecita esecuzione.

Ferrovia Reggio-Ciano. — La costruzione di questa linea locale di così grande interesse per la Provincia di Reggio sta per entrare nella sua fase esecutiva.

La Provincia, che ne è concessionaria dallo Stato col sussidio di L. 5000 al chilometro, ne affiderebbe la costruzione al Consorzio delle fiorenti Cooperative del Reggiano, che diventerebbe così solo concessionario della linea, anche nell'esercizio.

Ferrovia del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascensero a L. 5,213,471, con un aumento di L. 107,240.92 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 60,153,258, presentando un aumento di L. 2,157,814.25 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascensero a lire 6,126,865.60, con un aumento di lire 180,756.27 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1904 si ragguaglia a L. 130,763,757.08, e presenta un aumento di L. 7,403,064.73 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Locarno-Pontebrolla-Bignasco. — Il Consiglio d'Amministrazione ha aperto il concorso per lavori e forniture concernenti la sottostruttura della linea Locarno-Pontebrolla-Bignasco, per un importo complessivo di perizia di fr. 850,000.

La linea è divisa in due lotti: 1° lotto, Locarno-Maggia; 2° lotto, Maggia-Bignasco.

Sono ammesse le offerte tanto per uno dei due lotti quanto per tutta la linea.

Le offerte chiuse in busta suggellata, portante l'indicazione esterna: « Offerte per la sottostruttura della ferrovia Locarno-Pontebrolla-Bignasco », dovranno essere insinuate per le ore 3 pom. del giorno 21 corr.

Ferrovia Vitznau-Righi. — La Compagnia esercente questa ferrovia realizzò nello scorso esercizio la maggiore sua entrata, cioè 500,000 franchi, con un utile di esercizio di fr. 197,000 ridotti a 148,000 netti. Viene distribuito un dividendo del 10 0/0.

Le azioni del valore di fr. 500 sono introvabili a 1200 franchi.

Ferrovia del Madagascar. — Telegrafano da Tannariva, 2:

Il generale Gallieni ha inaugurato ieri, alla presenza del signor Samary, Governatore della Riunione, e della maggior parte delle notabilità del Madagascar, la Sezione della ferrovia Brickaville-Famovana. Questa Sezione sarà aperta oggi all'esercizio.

Nel discorso, che ha pronunziato in quest'occasione, il generale ha ringraziato il Governo dell'appoggio che ha dato per il compimento della grande opera. Ha dichiarato che gli ostacoli più gravi sono ora sormontati e che si può affermare il successo certo della ferrovia che riunirà presto Tannariva alla costa.

Notizie Diverse

Il servizio ferroviario durante le elezioni.

— Nel primo periodo elettorale sono partiti da Roma circa 8000 elettori, circa 4000 sono stati di transito e numerosissimi sono stati anche gli elettori romani giunti per l'occasione alla Capitale.

Malgrado il movimento eccezionale, i treni non subirono ritardi e tutto procedette, nella stazione di Termini, col massimo ordine.

La cosa meritava di essere rilevata, ridondando essa a lode del personale di quella stazione, da quello più elevato al più umile.

L'Italia all'Esposizione di Liegi nel 1905.

— Una recente circolare del Ministro per l'Agricoltura e Commercio, diretta ai presidenti delle Camere di Commercio, avverte che dall'aprile al novembre 1905, avrà luogo, in Liegi, un'Esposizione universale internazionale.

L'Italia non parteciperà ufficialmente a tale Mostra, perchè, dopo il recente concorso ufficiale all'Esposizione di Saint-Louis, che portò la spesa di circa un milione di lire, il Governo non ha creduto di potere presentare al Parlamento, a sì breve intervallo, una proposta di legge per richiesta dei fondi necessari.

Tuttavia, all'Esposizione di Liegi del 1905, figurerà una Sezione Italiana, alla quale Sezione, tenuto conto del buon esito, che ebbero per i produttori e per gli artisti italiani le precedenti esposizioni tenutesi nel Belgio, sarà utile concorrano largamente le industrie e le arti del nostro paese.

Non sarà superfluo ricordare che, sia all'Esposizione di Anversa del 1885, sia in quella di Bruxelles del 1897, gli artisti e gli industriali italiani trovarono largo campo per numerosi e proficui affari, cosicchè in quest'ultima, pur non concorrendo l'Italia ufficialmente, quasi tutti i prodotti inviati furono venduti sul luogo, con beneficio non indifferente degli espositori.

E' richiamata pertanto, su questa Esposizione l'attenzione delle Camere di Commercio, affinchè vogliano darne notizia ai più notevoli produttori, interessandoli a non lasciarsi sfuggire un'occasione così favorevole a far meglio conoscere ed apprezzare i loro prodotti in un mercato importante, che può offrire ancora largo campo ai nostri scambi ed alle nostre esportazioni.

Il Ministero non mancherà, da parte sua, di favorire il concorso dei nostri espositori, procurando loro le consuete agevolanze doganali per gli oggetti destinati alla Mostra di cui trattasi ed avviando a suo tempo le opportune pratiche per ottenere le maggiori possibili riduzioni sui prezzi di trasporto degli oggetti medesimi e a favore degli espositori. Si avverte, però, che il Governo, non concorrendo ufficialmente, non può assumere alcuna responsabilità, circa la direzione e il funzionamento della Sezione stessa.

Il treno a disegni. — La Compagnia P.-L.-M. ha preceduto ad esperimenti concernenti la messa in circolazione di vagoni muniti di disegni che permettono ai viaggiatori, una volta discesi, di ritrovare subito il loro com-

partimento. Questi disegni molto semplici per essere facilmente impressi nella memoria del viaggiatore e vivaci di colore per essere subito veduti, erano incollati sui vetri che inquadrano le portiere.

Da un anno la Compagnia dell'Ovest ha ripreso per proprio conto gli esperimenti. Essa ha fatto circolare sulla propria rete, fra Parigi e Cherbourg un « treno a immagini ».

Ventotto senatori e deputati dei dipartimenti attraversati da questo treno hanno firmato, con postille di approvazione motivate, un indirizzo al direttore, esprimendo l'augurio che l'applicazione di questo sistema si generalizzi in Francia.

Inoltre i Consigli generali dell'Eure e della Manica, hanno emesso recentemente un voto per la sua propagazione.

Il « Lloyd Italiano ». — Con questo titolo si è costituita a Genova una nuova Società italiana di navigazione, con un capitale iniziale di 12 milioni di lire, che verrà prossimamente aumentato a L. 20,000,000.

Hanno aderito alla nuova Compagnia le primarie personalità del ceto industriale e finanziario italiano, e a far parte del primo Consiglio d'Amministrazione sono stati chiamati i signori: Arlotta comm. Enrico della ditta Minasi Arlotta di Napoli; Bertarelli comm. Tommaso; Bigio cav. uff. Antonio; Croce Andrea fu Giacomo; Di San Giuseppe barone grande ufficiale Benedetto; Dellachà cav. Ambrogio; Doria Pamphily principe Don Alfonso; Maraini ing. comm. Clemente; Orlando comm. Angelo; Pastorino Carlo; Piaggio comm. Erasmo; Piaggio Amedeo; Pavoncelli comm. Giuseppe; Sabbadini comm. Renzo.

Le assicurazioni incendi in Italia nel

1903. — Togliamo dal « Bollettino del Ministero d'Industria, Agricoltura e Commercio » le seguenti informazioni relative al lavoro fatto in Italia durante il 1903 dalle 20 Compagnie di assicurazione italiane ed estere, autorizzate ad esercitare pel ramo incendio.

Ecco i premi e sinistri pagati nel 1903 dalle diverse Società:

Assicuraz. Generali	7,143,807	4,180,696
Riun. Adriatica	5,252,059	3,983,343
Reale Mutua	4,918,334	3,181,271
Fondaria	3,838,718	3,016,629
Comp. Milano	2,851,804	2,420,685
Anon. di Torino	1,587,675	820,127
Union	1,368,637	913,951
Paterna	1,283,250	614,035
Métropole	1,257,892	702,223
Danubio	765,108	504,730
Mondo	951,570	554,967
Coop. Incendi	1,102,610	1,472,978
Società Parmense	153,421	149,989
Soc. G. Padova	381	
Società Cattolica	392,887	309,661
Urbaine	155,164	138,379
Coop. Generale	138,142	24,617
Nazionale	6,411	960
Suzzarese	45,802	13,838
Provvidenza	15,747	1,826

Totali 33,199,038 23,044,005

Se ai 23 milioni di sinistri pagati si aggiungono circa 9 milioni di spese o provvigioni delle varie aziende, più 4 milioni e mezzo di tasse, è facile dedurre che l'industria delle assicurazioni contro gli incendi in Italia viene ora esercitata in perdita.

I capitali assicurati al 1° gennaio 1904 contro gli incendi rappresentavano 28 miliardi e 131 milioni, con un aumento di 851 milioni in confronto al 1° gennaio 1903.

Divisione del lavoro nei diversi paesi.

— Secondo un calcolo della « Deutsche Industrie Zeitung », di Berlino, si hanno nei paesi qui sotto indicati, le seguenti percentuali di persone impiegate nei tre principali

rami dell'industria moderna, cioè: 1) agricoltura, orticoltura e industria forestale; 2) industrie manifatturiere e minerarie; 3) commercio e trasporti:

	agricolt., ecc.	ind. man. e min.	comm. e trasp.
Germania	37.5	37.4	10.6
Austria	58.2	22.3	7.3
Ungheria	58.6	17.6	3.3
Italia	59.4	24.5	7.4
Svizzera	37.4	40.7	10.7
Francia	44.3	33.6	9.4
Belgio	21.1	41.6	11.7
Olanda	30.7	33.7	17.2
Danimarca	48.0	24.9	11.8
Svezia	49.8	20.9	7.5
Norvegia	49.6	27.9	11.7
Inghilterra	8.0	58.3	13.0
Scozia	12.0	60.4	12.4
Irlanda	44.6	37.6	5.0
Stati Uniti	35.9	24.1	16.3

Dal che si vede che la popolazione più agricola l'ha l'Italia, più manifatturiera la Scozia, più commerciante l'Olanda, come la meno agricola è quella d'Inghilterra, la meno manifatturiera e la meno commerciante è quella d'Ungheria.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Civitavecchia — Roma (19 novembre, ore 11.30). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione della nuova condotta di acqua potabile delle sorgenti presso Oriolo Romano a Civitavecchia, per complessive L. 679,000, in tre lotti, e cioè: Lotto 1°. Primo tratto della condotta, dall'origine al termine della galleria detta di Femmina Morta, per L. 287,000. Dep. provv. L. 14,000. Dep. defin. L. 28,000. Lotto 2°. Secondo tratto della condotta, dal termine della galleria detta Femmina Morta al nuovo serbatoio presso Civitavecchia, per L. 242,000. Dep. provv. L. 12,000. Dep. defin. L. 24,000. Lotto 3°. Terzo tratto della condotta, dal termine del secondo tratto prima del nuovo serbatoio alle mura castellane di Civitavecchia e distribuzione interna, per L. 150,000. Dep. provv. L. 7500. Dep. spese L. 15,000.

Municipio di Massa (19 novembre, ore 11, definit.). — Appalto dei lavori per la costruzione del 3° tronco della strada obbligatoria Bassa Tambura, per L. 57,200. Consegna lavori un anno. Documenti fino al 18 novembre. Deposito provvisorio L. 2000. Cauzione L. 9600.

Municipio di Butera — Caltanissetta — (19 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto delle opere di pavimentazione delle vie interne di quel Comune denominate Regina Margherita, Corso Umberto I, Regina Elena, piazza Castello, piazza Risorgimento e Largo Madre Chiesa, per L. 49,914.25, oltre il 15 0/0 di aumento per le basole di Catania il cui prezzo ammonta a L. 11.50 il mq. Deposito provvisorio L. 2495.75. Deposito spese L. 1500. Ultimazione lavori 1 anno.

Municipio di Anticoli di Campagna — Roma — (21 novembre, ore 12, migl. di ventesimo). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo cimitero e strade di accesso, per L. 20,000, provvisoriamente agg. col ribasso del 6 0/0 e cioè per L. 17,791.85. Consegna lavori 120 giorni. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Pello Intelvi — Como — (21 novembre, ore 12). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato ad uso scuola, per L. 9819.37. Fatali 7 dicembre, ore 12. Consegna lavori 4 mesi. Dep. provv. L. 400.

Municipio di Gabiano — Alessandria — (21 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un nuovo Cimitero del Capoluogo, per L. 13,000. Dep. provv. L. 500. Documenti fino al 16 novembre. Fatali 6 dicembre, ore 12.

Prefettura di Belluno (21 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori di costruzione di una scogliera sul fiume Piave a protezione del muro di sostegno della strada nazionale d'Alemagna n. 9 e conseguente ritaglio della sovrastante pendice curontana fra le progressive 34-179 e 34-399 in località oltre Ospitale di Cadore, per L. 23,500. Ultimazione lavori 180 giorni. Offerte fino al 20 novembre. Deposito provv. L. 1700. Dep. spese L. 1000.

Prefettura di Foggia (21 novembre). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per colmare a braccia la parte meridionale della palude d'Ischitella lungo il lago Varano, a partire dalla torre Chianca, per sistemare il corso inferiore del torrente Campana per m. 554.33 a partire da m. 58 circa a valle del punto d'incontro del detto torrente col tratturo detto d'Ischitella, e per costruire una vasca di colmata a valle del torrente Campana per compless. L. 175,675.90. Consegna 24 mesi. Docum. fino al 12 novembre. Deposito provvisorio L. 6000. Cauzione decimo. Fatali 26 novembre, ore 12.

Prefettura di Palermo (21 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di scaffalatura nei locali sistemati del 4° lato dell'Archivio di Stato alla Gancia di Palermo, per L. 15,900. Dep. provv. L. 800. Cauzione decimo. Docum. fino al 16 novembre.

Deputazione Provinciale di Genova (21 novembre, ore 15, unico). — Appalto delle opere e provviste per la costruzione del tronco della strada provinciale n. 139, compreso fra l'abitato di Sesta Godano ed il torrente Buschia, di m. 6689.06, nonché per la completa manutenzione di tutte le opere stesse fino alla collaudazione dei lavori, per L. 294,097.49, ivi comprese L. 11,000 per compensi a corpo, per lavori ed oneri diversi. Dep. provv. L. 20,000. Cauz. decimo. Offerte fino al 20 novembre. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 12 novembre.

Municipio di S. Gennaro — Caserta — (22 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada Colomba, per L. 9004. Consegna lavori 6 mesi. Dep. provv. L. 450. Dep. spese L. 300.

Municipio di Oneglia — Porto Maurizio — (22 novembre, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione di via Ospedale e di via della Stazione in 2 lotti: il 1° lotto comprende i lavori di sistemazione della pavimentazione di via Ospedale e piazza Amedeo III a partire dalla salita San Marzano, per L. 4829.24. Deposito provvisorio L. 300. Cauzione L. 600. Spese L. 80; il 2° comprende i lavori di sistemazione di via della Stazione, per L. 7552.55. Deposito L. 350. Cauz. L. 900. Spese L. 120.

Municipio di Leonforte — Catania — (22 novembre, ore 9). — Appalto delle opere per la costruzione della variante alla traversa nazionale interna di Leonforte, per L. 50,824.79. Dep. provvisorio L. 3289.50. Dep. spese 1400.

Deputazione Provinciale di Salerno (22 novembre, ore 11). — Appalto della manutenzione della strada Battipaglia-Rutino lunga m. 42,420 per un quinquennio e per annue L. 8620. Dep. provvisorio L. 2000.

— (22 novembre, ore 11). — Appalto del mantenimento della strada Spontumata-Due Principati a Traversa di Prignano, lunga m. 16,452.70 per annue L. 17,340, fino al 31 marzo 1910. Deposito provv. L. 1500. Fatali da destinarsi.

Direzione Genio Militare di Roma (23 novembre, ore 11 def.). — Appalto delle opere occorrenti alle costruzioni di una scuderia di muratura nel Poligono d'Artiglieria in Nettuno, per L. 13,500. Cauzione L. 1350. Consegna lavori 90 giorni.

Municipio di Genova — Ufficio di Edilità e LL. PP. (23 novembre, ore 14). — Appalto dei lavori di pavimentazione della via Milano, per L. 39,050. Consegna lavori 30 giorni. Depos. provv. L. 4000. Deposito spese L. 700.

Municipio di Rosarno — Reggio Calabria — (24 novembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori di condotta dell'acqua potabile per la borgata di S. Ferdinando, per L. 47,940.59. Consegna lavori 8 mesi. Dep. provv. L. 2000. Cauzione decimo.

Municipio di S. Daniele Ripa Po — Cremona — (24 novembre, ore 10). — Appalto delle opere di costruzione del fabbricato scolastico, con abitazione degli insegnanti in Porto con Sommo frazione di quel Comune per L. 23,593.27. Consegna lavori 130 giorni. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2500. Fatali 11 dicembre, ore 12.

Municipio di Nembro — Bergamo — (24 novembre, ore 9). — Appalto della manutenzione della strada provinciale percorrente l'interno di quel Comune per il decennio 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1914, per canone annuo di L. 2158.31, e cioè L. 539.35 per le opere a corpo e L. 1618.96 per quelle a misura. Dep. provvisorio L. 500. Fatali 9 dicembre, ore 12.

R. Prefettura di Chieti (26 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione del secondo tronco della strada provinciale n. 77, fra la sella Santa Maria e l'abitato di Castelguidone, per L. 458,818.11. Dep. L. 15,000. Canz. definitiva decimo. Ultimazione 36 mesi. Fatali 12 dicembre, ore 12. Docum. sino al 18 novembre.

Municipie di Terranova Lippominulio — Reggio Calabria (26 novembre, ore 11). — Appalto di tutte le opere e provviste necessarie per ottenere la sistemazione del Corso Roma, marciapiedi, fogne, spiazzo con lo sterro di rifiuto e sbocco della strada Garibaldi, per L. 22,107.10. Dep. provv. L. 600. Cauz. L. 1900. Consegna lavori 10 mesi.

R. Prefettura di Caltanissetta (28 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di una prima parte del nuovo carcere giudiziario di Caltanissetta, in contrada Croce di Gaggiano, per complessive L. 346,000. Consegna lavori 20 mesi. Documenti sino al 19 novembre. Deposito provvisorie L. 15,000. Cauzione decimo.

R. Prefettura di Potenza (28 novembre, ore 10, termini abbr.). — Appalto dei lavori di costruzione del quarto tronco della strada interprovinciale n. 29 da Rocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra la sponda sinistra del Sarmento, in contrada Malafida, e l'abitato di Terranova del Pollino, di m. 7983.86, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 5.11 per cento, e cioè per L. 468,947.71. Consegna lavori 4 anni. Documenti fino al 21 novembre. Dep. provv. L. 30,000. Cauz. decimo.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Piacenza (28 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione di latrine nella Caserma Casermette in Piacenza, per L. 6000. Consegna 60 giorni. Cauz. L. 600. Dep. spese L. 250.

R. Prefettura di Catanzaro (29 novembre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti ad evitare ulteriori danni nelle scogliere del nuovo molo del Porto di Cotrone dalla progressiva 0 alla progressiva 597.66, rafforzare con massi artificiali la scogliera fra le progressive 597.66 e 951.06, e raccordare il molo suddetto colla terra ferma, provv. agg. col ribasso del 5 0/10, e cioè per L. 147,139. Consegna lavori 18 mesi. Docum. fino al 21 novembre. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Modena (30 novembre, ore 14, unico def.). — Appalto dei lavori di ripristino e completamento della difesa frontale al frodo Occari, in destra del Po, fra gli S. G. 396-398, in Comune di Felonica (provincia di Mantova, circondario idraulico di Modena), per complessive L. 40,700. Docum. fino al 21 novembre, ore 16. Dep. provv. L. 2000. Ultimaz. lavori 90 giorni.

R. Prefettura di Campobasso (9 dicembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione

del secondo tratto del primo tronco della strada provinciale n. 34, compreso fra la Piazzetta del Mulino nell'abitato di Riccia ed il secondo tronco della provinciale n. 34 (tratto di traversa interna dell'abitato di Riccia), della complessiva lunghezza di m. 294,21, nonchè dell'altro tratto di strada della Piazza Plebiscito al Corso del Carmine, di m. 153.50, per complessive lire 63,427.85. Offerte fino all'8 dicembre. Consegna lavori un anno. Documenti fino al 3 dicembre. Deposito provv. L. 3500. Cauzione decimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Novembre 5	Novembre 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
» » Mediterranee	458	457
» » Meridionali	732.50	735.50
» » Pinerolo (1^a emiss.)	428.50	428.50
» » (2^a)	413	413
» » Secondarie Sarde	261	261
» » Sicule	686	686
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	358.25	359
» » Cuneo 8 0/10	395	395
» » Gottardo 8 1/2^a	98	98
» » Mediterranee 4 0/10	503	505.50
» » Meridionali	354	355.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	310	310.50
» » 2^a emiss.	314	314.50
» » Sarde, serie A.	363	363
» » serie B.	363	363
» » 1879	363	363
» » Savona	389	389
» » Secondarie Sarde	512.50	513.50
» » Sicule 4 0/10 oro.	517	517
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	388	383.50

G. PASTORI. *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 21 al 31 Ottobre 1904. — 12^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	1760	1760	»	1065	1065	»
Media	1760	1760	»	1065	1065	»
Viaggiatori	1,731,341.00	1,687,351.28	+ 43,989.72	74,962.00	73,220.49	+ 1,741.51
Bagagli e cani	100,123.00	102,262.39	- 2,139.39	1,950.00	2,330.32	- 380.32
Merci a G.V. e P.V. acc.	552,230.00	542,697.79	+ 9,532.21	19,904.00	18,959.41	+ 944.59
Merci a P. V.	2,630,373.00	2,580,988.39	+ 49,384.61	102,588.00	98,420.01	+ 4,167.99
TOTALE .	5,014,067.00	4,913,299.85	+ 100,767.15	199,404.00	192,930.23	+ 6,473.77

Prodotti dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1904.

Viaggiatori	23,510,270.00	22,340,630.43	+ 1,169,639.57	1,178,676.00	1,105,275.96	+ 73,400.04
Bagagli e cani	1,015,975.00	1,050,102.14	- 34,127.14	31,165.00	34,976.68	- 3,811.68
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,441,678.00	5,283,629.21	+ 158,048.79	198,967.00	191,792.05	+ 7,174.95
Merci a P. V.	27,626,692.00	26,890,728.20	+ 735,963.80	1,149,835.00	1,098,309.08	+ 51,525.92
TOTALE .	57,594,615.00	55,565,089.98	+ 2,029,525.02	2,558,643.00	2,430,353.77	+ 128,289.23

Prodotto per chilometro.

della decade	1,053.38	1,032.21	+ 21.17	187.23	181.16	+ 6.07
riassuntivo	12,099.71	11,673.34	+ 426.37	2,402.48	2,282.02	+ 120.46

(*) Linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 30^a Decade — dal 21 al 31 Ottobre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PIUCCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA del chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1.682,814.42	77,446.40	635,690.48	3,352,613.70	11,798.60	5,760,363.60	4,385.00
1903	1,617,724.79	81,198.50	791,942.45	3,011,009.51	12,128.96	5,514,004.21	4,309.00
<i>Differenza nel 1904</i>	+ 65,089.63	— 3,752.10	— 156,251.97	+ 341,604.19	— 330.36	+ 246,359.39	+ 76.00
PRODOTTI DAL 1 ^o GENNAIO.							
1904	44,782,650.18	2,241,685.39	15,224,319.30	58,477,158.65	412,665.69	121,138,479.21	4,340.00
1903	42,779,381.87	2,130,107.43	14,704,500.23	54,139,229.47	402,565.80	114,155,784.80	4,309.00
<i>Differenza nel 1904</i>	+ 2,003,268.31	+ 111,577.96	+ 519,819.07	+ 4,337,929.18	+ 10,099.89	+ 6,982,694.41	+ 31.00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	116,602.20	3,328.25	26,151.02	219,155.11	1,265.42	366,502.00	1,463.63
1903	125,508.02	3,163.11	47,499.21	255,174.25	770.53	432,105.12	1,547.26
<i>Differenza nel 1904</i>	— 8,905.82	+ 175.14	— 21,348.19	— 36,019.14	+ 494.89	— 65,603.12	— 83.63
PRODOTTI DAL 1 ^o GENNAIO.							
1904	3,417,397.51	83,298.21	974,508.22	5,113,299.27	36,774.36	9,625,277.87	1,519.16
1903	3,252,076.21	82,060.94	927,950.30	4,904,396.86	37,823.24	9,204,907.55	1,547.26
<i>Differenza nel 1904</i>	+ 165,321.30	+ 1,237.27	+ 46,557.92	+ 208,902.41	— 1,048.88	+ 420,370.32	— 28.10

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1904
1,047.57	1,015.34	+ 32.23	22,317.83	21,064.75	+ 1,253.08



SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 20 milioni interamente versato (ammortizzato per L. 69,000)

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA GENERALE.

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale è convocata per il giorno di sabato, 26 corrente mese, alle ore 14, presso la Sede sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. — *Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1904 e della ripartizione degli utili;*
2. — *Nomina dei Consiglieri d'Amministrazione;*
3. — *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli Azionisti, possessori di Azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea generale, debbono depositare dette Azioni almeno otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 18 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede sociale (piazza Grazioli, n. 5) o la Banca d'Italia o Banca Commerciale Italiana o Credito Italiano. — **Palermo:** presso la Direzione Generale della Società (Ufficio Cassa) o la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Bologna, Porto Maurizio e Venezia:** presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia — **Catania, Genova, Livorno:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Firenze:** presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali o la Banca Commerciale Italiana o il Credito Italiano. — **Messina:** presso la Banca d'Italia o la Banca di Messina o la Banca Commerciale Italiana. — **Milano:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana o il Credito Italiano. — **Napoli:** presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee o la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Torino:** presso il Banco L. Marsaglia o la Banca Commerciale Italiana. — **Basilea:** presso la Basler Handels Bank. — **Berlino:** presso la Berliner Handels Gesellschaft. — **Francoforte s/M:** presso la Dresdner Bank. — **Ginevra:** presso il Crédit Lyonnais. — **Londra:** presso i sig. P. P. Rodocanachi e C. — **Trieste:** presso la Filiale dell'Imperiale e Reale privilegiato Stabilimento Austriaco di Credito.

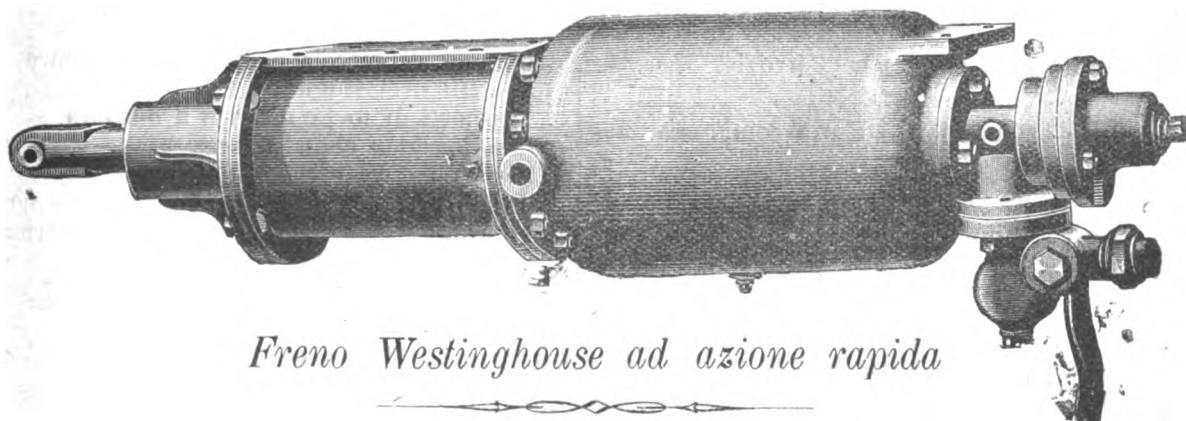
Roma, 5 novembre 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350551.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGGIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

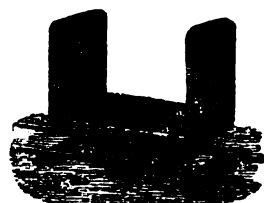
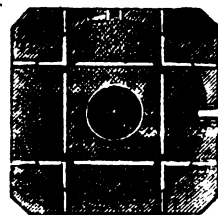
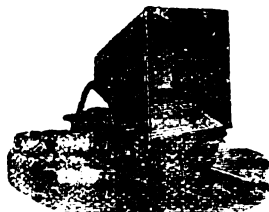
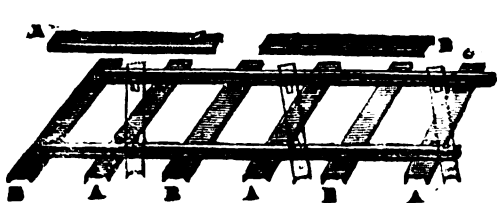
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso AIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, lustratrici, fressatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 33.

G. P. ...

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Gen.	Feb.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — Organizzazione del servizio economico nelle linee a piccolo traffico delle grandi ferrovie e nelle ferrovie secondarie. — Le ferrovie belghe dello Stato (Nota della relazione Rubini). — La ferrovia Stanleyville-Ponthierville al Congo. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decadal delle ferrovie italiane. — Annunzi.

ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO ECONOMICO NELLE LINEE A PICCOLO TRAFFICO DELLE GRANDI FERROVIE E NELLE FERROVIE SECONDARIE

Relazione dell'ing. G. Rocca
al prossimo Congresso internazionale ferroviario.

Il prossimo Congresso internazionale ferroviario sarà chiamato a discutere la questione della « Semplificazione del servizio viaggiatori, delle messaggerie e delle merci; motori e materiale speciale ». Questa questione fu sottoposta al Congresso di Milano nel 1887 e di Pietroburgo nel 1892. Conviene ricordare i voti emessi in proposito in quei due Congressi. Nel primo fu adottata la seguente conclusione:

« Le economie realizzabili nell'esercizio dipendono da un complesso di misure che possono essere comuni alle ferrovie secondarie o alle linee a traffico limitato facenti parte delle grandi reti che hanno già formato oggetto di discussione in seno alla quinta sezione, nonché nella seduta plenaria del 20 settembre. E' compito di ogni amministrazione di esaminare quali sono le linee delle proprie reti, in cui si possono applicare quelle misure indicate necessarie per ottenere in generale un servizio economico e di provocare, occorrendo, a tale scopo modificazioni ai loro regolamenti ».

Nella sessione di Pietroburgo si votò la conclusione seguente:

« Il Congresso constata con piacere la tendenza delle amministrazioni pubbliche e delle amministrazioni private di tutte le nazioni a realizzare sulle linee a traffico limitato la massima semplificazione possibile dei regolamenti e dei metodi di esercizio. Il Congresso emette inoltre il voto, che in vista dell'interesse permanente che essa presenta, la questione sia dalla Commissione internazionale mantenuta all'ordine del giorno ».

Queste conclusioni furono votate dopo una discussione profonda. Ora nell'imminenza del settimo Congresso, che si terrà nel maggio 1905 a Washington, il « Bulletin de

la Commission Internationale du Congrès des Chemins de fer », pubblica la relazione dell'egregio ing. Giuseppe Rocca, ispettore capo principale presso la Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, sulla detta questione. Dell'importante documento pubblichiamo la parte che specialmente per l'Italia presenta un notevole interesse.

LEGISLAZIONE. — La relazione sviluppa ampiamente la parte legislativa della questione. Ecco quanto al riguardo è detto per l'Italia.

Legislazione italiana. — La legge generale che regola le ferrovie in Italia, forma il titolo V della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, la quale è la riproduzione quasi integrale della legge 20 novembre 1859 dell'antico regno di Sardegna. In essa non si fa alcuna distinzione tra ferrovie principali e secondarie e in particolare per quanto concerne la chiusura della via e le barriere mobili ai passaggi a livello, che essa l'impone a tutte le ferrovie con gli articoli 211 e 213.

Il regolamento sulla polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle ferrovie, pubblicato il 31 ottobre 1873 in esecuzione della legge, non fa neppure distinzione alcuna tra ferrovie principali e ferrovie secondarie.

Derogazioni alla legge del 1865 furono ammesse per certe linee del Veneto con la legge 29 giugno 1873 per quanto concerne le chiusure (art. 6).

La legge 29 luglio 1879 per la costruzione della rete complementare, formata dalle linee meno produttive, prescriveva l'adozione d'un sistema di costruzione e d'esercizio più economico (art. 16), ma senza precisarne la natura.

Col decreto 25 agosto 1879 il Governo nominò alcune Commissioni con l'incarico di studiare i diversi mezzi da usare per raggiungere questo risultato.

Dal punto di vista della costruzione si propose di dividere le nuove linee in cinque categorie: tre a scartamento normale e due a scartamento ridotto.

Dal punto di vista dell'esercizio si propose per le ferrovie minori di limitare la chiusura della via alle sole località pericolose, di sopprimere le barriere mobili ai passaggi a livello poco frequentati, di limitare l'ispezione della via a una volta al giorno, di sopprimere il servizio notturno, ridurre al minimo i segnali, ridurre a due le classi

viaggiatori e d'introdurre finalmente altre economie nel servizio delle stazioni, come: l'impiego delle donne, la semplificazione delle tariffe, ecc.

Ma tutte queste proposte non ebbero seguito.

Per colmare una lacuna esistente nella legislazione italiana, che non considerava in nessun modo le ferrovie su strada ordinaria o tram, il Ministro dei Lavori Pubblici, con decreto 20 giugno 1886, nominò una Commissione d'inchiesta sui tram.

Le proposte che questa presentò condussero ad un progetto di legge che si trascinò penosamente alcuni anni davanti al Parlamento, non divenendo legge che col 27 dicembre 1896.

Questa legge concerneva non soltanto i tram, ma anche le ferrovie economiche, allo scopo di attenuare in loro favore le disposizioni troppo rigide della legge del 1865. Essa ammetteva infatti l'abolizione delle chiusure (art. 20) e la riduzione della composizione del personale del treno (articolo 16).

La legge del 1896 avrebbe dovuto permettere la organizzazione del servizio economico sulle linee a traffico limitato delle grandi reti (art. 37), ma alcune disposizioni difettose che essa conteneva le fecero mancare lo scopo. Si cercò di rimediarvi col regolamento 17 giugno 1900, ma senza riuscirvi.

Il Governo fece allora studiare direttamente i mezzi per realizzare un servizio economico nelle linee a traffico limitato appartenenti alle tre grandi reti dell'Adriatica, Mediterranea e Sicula. In seguito agli studi fatti da numerose Commissioni e principalmente ad una relazione notevolissima presentata dall'ing. Vincenzo Cappello sull'esercizio economico delle linee a traffico limitato delle grandi reti della Francia e del Belgio, il Governo elaborò un progetto che divenne il 9 giugno 1901 la *legge sul servizio economico delle linee a traffico limitato della Mediterranea, dell'Adriatica e della Sicula*.

Questa legge autorizzava il Governo ad accordare con semplice decreto ministeriale delle facilitazioni d'esercizio sulla composizione e la circolazione dei treni, il numero e l'impiego del personale e, in generale, di stabilire tutte quelle prescrizioni atte a conciliare la sicurezza dell'esercizio con una razionale economia (art. 25).

Queste concessioni erano subordinate all'aumento d'un treno in ogni senso a titolo d'esperimento durante un anno (art. 2) e a riduzioni di tariffe dal 30 al 40 0/0 (art. 5). Il Governo d'altro lato era autorizzato a ridurre sino al 2 0/0 l'imposta sui trasporti a grande velocità (art. 4) e a trasformare il diritto di bollo (5 centesimi a biglietto e 50 centesimi per spedizione di merci) in un'imposta proporzionale ai redditi.

Finalmente questa legge autorizzava l'istituzione sulle linee principali di treni economici, godenti le stesse facilitazioni (art. 6).

La legge non precisava alcuna disposizione tecnica d'esercizio, salvo l'impiego del telefono al posto del telegrafo, imposto dalla legge 20 marzo 1865. Le altre semplificazioni d'esercizio erano state previste in due appendici al *Regolamento sulla polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio* del 31 ottobre 1873. La prima, approvata per decreto reale dell'8 gennaio 1899, riguardante la trazione elettrica, ammetteva:

Un solo agente sul locomotore (art. 3).

L'abolizione del carro scudo (art. 6).

La soppressione delle chiusure e delle barriere ai passaggi a livello (art. 12).

La seconda appendice, approvata con decreto reale 22 marzo 1900, concerneva le linee della Mediterranea, Adriatica e Sicula, sulle quali era stato autorizzato il servizio economico. Essa ammetteva:

L'ispezione della via una volta al giorno (art. 2).

L'abolizione delle barriere nei passaggi meno frequentati e limitando allora la velocità a 35 km. (art. 3).

La soppressione del carro scudo, quando la velocità non superi i 40 km. (art. 5).

Un solo agente in servizio pel treno oltre al personale di macchina (art. 6).

La soppressione del fuochista nelle vetture automotrici (art. 7).

L'istituzione sulle altre linee a regime non economico di treni leggeri (inferiori ai 16 assi) senza fuochista e guardia freno di coda (art. 11).

Tutte queste semplificazioni erano però sempre subordinate a una riduzione delle tariffe (art. 13).

Ma in Italia sta per farsi un passo decisivo in avanti.

Si sta cioè per riformare su nuove basi la legge fondamentale del 20 marzo 1865. Una Commissione speciale, nominata il 9 novembre 1902 dal ministro Balenano, è stata incaricata di studiare un nuovo testo di legge sulle ferrovie.

Questa Commissione, di cui l'ing. Rocca fa parte, ha affrontata direttamente la questione della classificazione delle nostre ferrovie. Per la costruzione e l'esercizio delle *linee principali* essa ha conservato presso a poco le disposizioni della legge del 1865; essa ha invece adottato misure d'una grande libertà per le *linee secondarie*, misure che rese ancora più ampie per le *linee d'interesse locale* (comprendendo con questo titolo non solo le ferrovie propriamente dette, ma anche le linee ferrate su strade ordinarie o tram che oggi raggiungono nel nostro paese uno sviluppo di 3500 km.).

Il nuovo testo di legge elaborato dall'anzidetta Commissione è stato presentato il 27 ottobre 1903 al Ministero dei Lavori Pubblici.

Fra le disposizioni liberali da esso contenute citeremo le seguenti, che sono applicabili a *tutte* le linee secondarie e possono anche essere estese per eccezione alle linee principali:

La soppressione delle chiusure (art. 11) e delle barriere (art. 13), salvo le giuste eccezioni; a condizione che la velocità dei treni non superi i km. 60 se sono muniti di freno continuo e i km. 45 nel caso contrario.

L'impiego del telefono invece del telegrafo (art. 18).

L'ispezione della via una volta al giorno (art. 25).

Tutte queste facilitazioni sono acquisite di diritto a ogni linea, esistente o da creare, classificata fra le secondarie, senza essere subordinate a nessuna condizione d'aumento nel numero dei treni o di diminuzione di tariffa.

L'attuale Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha subito compresa l'importanza di questo progetto e come esso permetta di raggiungere gli scopi che sono venuti meno alle leggi del 1896 e del 1901. Egli ha compreso che tutte le facilitazioni previste, essendo consigliate dal buon senso tecnico e permesse dai progressi della scienza e dell'industria ferroviaria, non devono essere mercanteggiate dal Governo e acquistate dalle Compagnie ferroviarie concessionarie o esercenti al prezzo di sacrifici, ma devono essere sanzionate dalla legge senza alcuna riserva.

Il Ministro ha quindi accolto molto favorevolmente il progetto della Commissione e l'ha accettato senza quasi alcun ritocco nella parte tecnica.

Legislazione estera. — La relazione tratta particolarmente anche delle legislazioni francese, belga, inglese, russa, svizzera, spagnuola, portoghese, danese, turca, rumena e egiziana.

LINEE A REGIME ECONOMICO. — Prima di studiare l'organizzazione del servizio economico sulle linee a traffico limitato, l'autore si occupa di definire cosa deve intendersi per servizio economico. Questa definizione non si trova nei rendiconti del Congresso, sebbene la discussione sull'argomento sia stata fatta più volte. L'autore ritiene sia impossibile darla dal punto di vista tecnico.

Difatti fra tutte le misure che favoriscono l'esercizio economico come; abolizione delle chiusure, barriere, segnali avanzati; soppressione del fuochista, riduzione del personale del treno, diminuzione d'una classe di viaggiatori, semplificazione del servizio delle stazioni, impiego del telefono, ecc., di tutte queste misure, diciamo, non ve n'è alcuna che da sola sia sufficiente a caratterizzare un servizio economico.

e di cui non si possa concepire l'applicazione su una linea a regime ordinario.

Non è dunque possibile stabilire una separazione netta fra i due regimi e non è che un puro apprezzamento personale che fa classificare una linea fra quelle a regime economico o a regime ordinario. Un tale apprezzamento può avere ispirato un regolamento, che è valevole per una Compagnia, o una legge, valida per un paese intero, ma non può prendere posto nel dominio tecnico per costituire una classificazione immutabile, poichè un altro apprezzamento individuale potrebbe condurre a una definizione del tutto diversa.

E' così che in Francia il Nord, l'Ovest e l'Orléans classificano come ferrovie economiche rispettivamente 1656, 1242 e 237 km. delle loro reti, mentre l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che potrebbe fare altrettanto, dichiara che: « Non esiste sulle ferrovie dello Stato un'organizzazione per servizi economici speciali per alcune linee a traffico limitato. Esiste però un insieme di misure, prese in vista dell'esercizio economico d'una rete e per la semplificazione dei diversi servizi, e queste misure si applicano tanto sulle linee principali che su quelle secondarie secondo le correnti del traffico da servire in determinate ore del giorno ».

In Italia è in seguito alla legge 9 giugno 1901 che si fa la classificazione delle linee a regime economico. Ma la legge non ne dà una definizione, e conviene regolare le modalità dell'esercizio d'ogni linea con decreto speciale. E' in virtù di questo decreto che la linea prende il titolo d'economica, ma essa non lo merita sempre, poichè tutte le facilitazioni d'esercizio si riducono talvolta alla sola abolizione della seconda classe, a una riduzione delle tariffe viaggiatori e a una diminuzione delle imposte sui trasporti.

All'opposto vi sono parecchie linee esercitate da Compagnie secondarie che hanno il carattere d'un esercizio economico (come l'Arezzo-Fossato e le linee della Società Veneta) che non ne hanno il nome, poichè non si trovano nelle condizioni richieste dalla legge 9 giugno 1901.

Potremmo moltiplicare gli esempi, ma da quanto precede, risulta che la denominazione « economica » per una linea non ha che un significato relativo.

Tuttavia, non fosse altro che pel lato storico della questione, non è senza interesse conoscere quali sono le Compagnie ferroviarie che hanno staccate dalle loro linee principali quelle a traffico limitato per farne uno o più gruppi distinti, retti da speciali regolamenti, o che, senza arrivare a questa separazione, danno tuttavia la denominazione di economiche ad alcune delle loro linee agli effetti regolamentari o legislativi.

Anche per questa questione riferiremo dettagliatamente soltanto quello che si riferisce al nostro paese.

Linee a regime economico in Italia. — Appena la legge del 9 giugno 1901 sul servizio economico fu promulgata, la Compagnia del Mediterraneo mise la cosa allo studio. Essa propose successivamente l'applicazione di questo regime, alle condizioni previste dall'appendice 22 marzo 1900 al regolamento sulla polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie, con importanti riduzioni e semplificazioni delle tariffe viaggiatori e merci, sulle linee Cecina-Volterra (18 luglio 1901); Ceva-Ormea (27 luglio 1901); Cuneo Saluzzo (5 settembre 1901); ma sia per il veto del Ministro della Guerra, sia per l'opposizione delle popolazioni interessate, le quali temevano che la nuova classificazione delle loro linee ne diminuise l'importanza, queste proposte non ebbero seguito. Le stesse opposizioni locali fecero abbandonare un progetto allo studio per una quarta linea, la Sibari-Cosenza.

La Compagnia allora estese i suoi studi ad altre linee, ma nuove difficoltà sorsero. L'impianto del servizio economico esigeva delle spese di primo impianto. Per ridurre il numero dei guardiani bisognava impiantare in certi passaggi a livello, che non si potevano lasciare aperti, delle barriere manovrabili a distanza. Per diminuire il personale del treno bisognava che le vetture fossero intercomunicanti,

munite di freno continuo, che la macchina fosse accessibile al conducente. Per poter sopprimere il carro-scudo bisognava avere uno scompartimento nelle vetture da adibire a bagagliaio, bisognava finalmente impiantare il telefono, ecc.

Delle contestazioni si ebbero sulla questione di sapere chi doveva sopportare queste spese: il Governo nella sua qualità di proprietario delle linee e del materiale, o la Società che prendeva l'iniziativa del progetto.

Altra causa di contestazione proveniva dal fatto che la legge, pur concedendo facilitazioni nell'esercizio, lasciava ogni responsabilità alla Società esercente, che si trovava così esposta anche ad eventuali responsabilità penali.

Inoltre la legge imponeva l'aumento d'un treno in ogni senso nelle linee a servizio economico, e questo sacrificio, che rischiava di non essere compensato dalla diminuzione delle altre spese d'esercizio e dall'aumento dei redditi (alquanto problematico, poichè le tariffe subivano una diminuzione dal 30 al 40 0/0), rendeva esitante la Compagnia.

Finalmente alcuni inconvenienti s'erano già prodotti sulle ferrovie dell'Adriatico nell'applicazione alle merci delle tariffe indipendenti.

In causa di tutto ciò Governo e Compagnia, di comune accordo, decisero di valersi della legge 9 giugno 1901 sul servizio economico per realizzare semplicemente una riduzione dei prezzi di trasporto dei viaggiatori, riducendo l'imposta dal 13 al 2 0/0 e abbassando le tariffe dal 30 al 40 0/0 e rinunciando a qualsiasi altra facilitazione dell'esercizio.

La base delle nuove tariffe non è identica su tutte le linee a servizio economico. Generalmente si hanno tariffe a zone, ogni zona essendo costituita dalla distanza fra due stazioni consecutive. Il prezzo è di 15 centesimi per la terza classe e 30 per la prima (la seconda classe è abolita); talvolta questi prezzi discendono rispettivamente a 10 e 20 centesimi (sulla Avellino-Rocchetta-S. Antonio, p. es.), il che equivale a 2 centesimi a chilometro per la terza classe e 4 per la prima; non vi sono biglietti d'andata e ritorno.

Le linee sottoposte a questo regime economico (tale è il loro nome legale, che però non risponde interamente alla realtà) sono le seguenti: S. Maria-Gaeta (km. 60); Lucca-Bagni di Lucca (km. 24); Avellino-Rocchetta-S. Antonio (km. 119); Sicignano-Lagonegro (km. 78). Si attende che il Governo approvi le proposte già presentate per le linee Salerno-Mercato S. Severino (km. 18) e presto si presenterà il progetto anche per la Catanzaro-Sala-Reggio Calabria (km. 187). In totale dunque le linee della Mediterranea in esercizio economico o che lo saranno fra breve sono lunghe km. 496, cioè in cifra tonda km. 500.

L'opinione della Società Mediterranea su questa questione è stata espressa dall'assemblea degli azionisti del 25 novembre 1902 in questi termini: « Le difficoltà incontrate fino ad oggi nell'adozione del servizio economico e i risultati ottenuti dimostrano che alcune modificazioni alle leggi vigenti sono ancora necessarie ».

(Continua).

LE FERROVIE BELGHE DELLO STATO

Nota della Relazione RUBINI.

La rete delle ferrovie dello Stato nel Belgio (circa km. 4000) è amministrata e diretta (sotto l'autorità immediata del *Ministro delle Ferrovie, Poste e Telegraf*) dal *Segretario generale del Ministero* stesso, il quale è assistito da un Consiglio delle Ferrovie di Stato, da lui presieduto e di cui fanno parte tre consiglieri delle ferrovie quali membri effettivi, un amministratore quale membro segretario, e un capo-ufficio come segretario aggiunto (1).

(1) I consiglieri delle ferrovie e gli amministratori appartengono alla 1ª classe della gerarchia. Hanno lo stipendio di fr. 12,000. Tran-

Il *Consiglio delle Ferrovie di Stato* si pronuncia (dà parere) specialmente sui progetti di legge che interessano le ferrovie, sull'organizzazione dei servizi, sui regolamenti generali di esercizio, sulle riforme da apportarsi alle tariffe e condizioni di trasporto, sui programmi generali dei lavori nuovi e di ampliamento, sui tipi di materiale e sistemi di esercizio, sulle liti importanti, sulla situazione finanziaria delle ferrovie e sui consuntivi, sugli Istituti di previdenza.

AMMINISTRAZIONE CENTRALE.

Nella direzione delle ferrovie il segretario generale del Ministero è assistito dall'amministratore-segretario del Consiglio delle Ferrovie. L'amministratore lo coadiuva nel disbrigo degli affari, lo sostituisce in caso di assenza ed è incaricato inoltre degli affari relativi alle ferrovie concesse.

Le più importanti Divisioni (o Direzioni) dell'Amministrazione centrale sono dirette da funzionari col grado di amministratore o di direttore d'Amministrazione (1).

L'alta sorveglianza dei servizi attivi è affidata a cinque *ispettori generali*:

due per il servizio di manutenzione e lavori (uno per le linee in esercizio, uno per le linee in costruzione, le ferrovie concesse e quelle vicinali);

uno per il servizio trazione e materiale;

uno » » esercizio;

uno » » prodotti e magazzini.

Gli ispettori generali fanno periodiche ispezioni e riferiscono al Ministro, adottando, quando l'urgenza lo richieda, immediati provvedimenti, della cui disposizione sono responsabili.

L'Amministrazione centrale si divide in un servizio generale e cinque Direzioni:

A) *Servizio generale*, retto da un direttore d'amministrazione e ripartito in 10 Uffici retti da capi-divisione e capi-ufficio (2), e cioè:

1° Ufficio. Protocollo generale, copia e spedizione della corrispondenza, stampa e distribuzione degli ordini di servizio, abbonamenti.

2° Ufficio. Personale (funzionari e impiegati), nomine, promozioni, decorazioni.

3° Ufficio. Affari generali di impiegati e operai, attribuzioni, assenze, congedi, pensioni, ricompense, spedizioni, cauzioni, ecc.

4° Ufficio. Personale (operai), reclutamento, matricola, traslochi, operai feriti in servizio, ecc.

5° Ufficio. Consuntivo, situazione finanziaria, accidenti, polizia giudiziaria, stampati, informazioni.

6° Ufficio. Biglietti di libera circolazione, esame tecnico degli affari relativi ai pubblici incanti.

7° Ufficio. Contabilità centrale delle spese, bilanci e crediti, capitolati, contratti, applicazione della legge sulla contabilità dello Stato.

8° Ufficio. Cassa pensioni e soccorso operai.

9° Ufficio. Affari generali, servizio sanitario, massa vestiario.

10° Ufficio. Liquidazione di stipendi e indennità di qualsiasi specie.

B) *Direzione di manutenzione e lavori*, retta da un amministratore, con un ispettore generale aggiunto e due ispettori di direzione (ingegneri-capi), ripartita in 11 Uffici, retti da capi-divisione e ingegneri principali, e cioè:

1° Ufficio. Affari generali, bilanci, consuntivi, personale (impiegati e funzionari), permessi di circolazione, forniture di ufficio.

sitoriamiento, i funzionari provenienti da linee riscattate possono avere delle indennità supplementari.

I capi ufficio dell'Amministrazione centrale appartengono alla sesta classe della gerarchia ed hanno stipendi variabili da 4500 a 5500 fr.

(1) I direttori d'amministrazione appartengono alla 2ª classe della gerarchia ed hanno stipendi variabili da 9000 a 10.000 franchi.

(2) I capi-divisione appartengono alla 5ª e 4ª classe della gerarchia, con stipendi che variano da fr. 5500 a 7000; i capi-ufficio appartengono alla 6ª classe della gerarchia, con stipendi che variano da 4500 a 5500.

2° Ufficio. Personale (operai).

3° Ufficio. Nuove costruzioni, appalti e contratti, esecuzione dei contratti, contabilità delle spese, liquidazioni, cauzioni.

4° Ufficio. Apertura di nuove fermate e stazioni, illuminazione delle stazioni, piani e progetti, rifornitori, traversate, raccordi con altre ferrovie.

5° Ufficio. Segnali, apparati di sicurezza, tipi di materiale d'armamento, piani e progetti di stazioni, fabbricati, statistica tecnica, contratti.

6° Ufficio. Espropriazioni, polizia della strada, raccordi industriali.

7° Ufficio. Acquisto e distribuzione di materiale d'armamento, ballast e mobilio, vendita di vecchio materiale, redazione di capitolati.

8° Ufficio. Questioni sulle costruzioni per conto dello Stato, contabilità, ecc., istruttoria sulle domande di concessione, controllo e sorveglianza delle ferrovie concesse in esercizio.

9° Ufficio. Questioni relative al completamento della rete delle ferrovie vicinali.

10° Ufficio. Lavori sul bilancio ordinario, fitto immobili, affissi nelle stazioni, stazioni comuni, conti per terzi, trasporti in servizio sulle linee concesse.

11° Ufficio. Disegni, piani, *clichés*, fotografie, archivio tecnico.

C) *Direzione di trazione e materiale*, retta da un amministratore e da un ispettore generale aggiunto, e ripartita in servizi tecnici e servizi amministrativi.

I *servizi tecnici* formano tre distinti riparti, con a capo di ciascuno un ispettore di direzione (1), e cioè: servizio della trazione; id. del materiale di trasporto; id. di elettricità ed illuminazione.

Questi riparti sono suddivisi in Uffici, con a capo ingegneri principali o ingegneri-capi (2), e cioè:

1° Ufficio. Studi, progetti, affari tecnici di trazione, servizi idraulici, parchi combustibile, invenzioni, carico e velocità dei treni, incendi, biblioteca.

2° Ufficio. Studi, progetti, affari tecnici del materiale, sovvenzioni, composizione dei treni, freni, stazioni comuni, raccordi, pulitura del materiale, riscaldamento treni.

Ufficio speciale. Illuminazione elettrica, a gas o ad olio dei treni, delle linee e dei fabbricati, trasporti di energia elettrica, applicazioni diverse di elettricità.

3° Ufficio. Studi e progetti di materiale ed impianti; piani e disegni.

I *servizi amministrativi* formano due distinti reparti, con a capo di ciascuno un ispettore di direzione, e cioè:

Servizio degli approvvigionamenti, della contabilità e della statistica.

Servizio del personale.

Questi reparti sono suddivisi in 6 Uffici, retti da capi-divisione o capi-ufficio, e cioè:

4° Ufficio. Approvvigionamenti, aggiudicazioni, contratti, redazione di capitolati e contratti (eccettuato per le forniture gas, pezzi di ricambio e combustibili), previsioni di bilancio, ecc.

5° Ufficio. Libro-contratti degli approvvigionamenti (eccetto i carboni), liquidazione, avarie di materiale, contabilità con le Compagnie, approvvigionamenti, pezzi di ricambio, appalti di carboni.

6° Ufficio. Contabilità giustificativa delle spese per materie, mano d'opera, contabilità delle officine, liquidazioni di forniture carboni, acqua, gas; ricupero spese dai terzi.

7° Ufficio. Percorrenze del materiale, contabilità del combustibile, premi, statistiche diverse, studio ed interpretazione delle convenzioni per l'esercizio di stazioni comuni.

(1) Gli ispettori di direzione appartengono alla 3ª classe della gerarchia, con stipendi da 7000 a 8000 franchi.

(2) Gli ingegneri principali appartengono alle classi 5ª e 6ª della gerarchia, con stipendi da 5500 a 7000 franchi.

8° Ufficio. Personale (impiegati e funzionari), quadri, con trolli, nomine, promozioni, traslochi, dimissioni, previsioni di bilancio, organizzazione dei servizi, spedizione corrispondenza, ecc.

9° Ufficio. Personale (operai); quadri, nomine, paghe, soccorsi, previsioni di bilancio; proposte di promozione di macchinisti e fuochisti; operai feriti, ecc. (Continua).

LA FERROVIA STANLEYVILLE-PONTHIEVILLE AL CONGO (1)

Il bacino del Congo è il vero centro dell'Africa, rimasto impenetrabile e misterioso fino agli ultimi anni del secolo passato. Il fiume che è uno dei più grandi del mondo, con i suoi numerosi affluenti e subaffluenti di destra e di sinistra costituisce una rete complessa di vie naturali, che permettono in un modo molto economico lo sfruttamento delle ricchezze naturali di quel vergine paese. Disgraziatamente come tutti i fiumi dell'Africa, il Congo lungo il suo corso presenta delle rapide o cateratte, che a grandi tratti ne interrompono la navigazione. Da qui la necessità di costruire delle piccole linee ferroviarie che superino i tratti del fiume in cui la navigazione non è possibile.

Una prima ferrovia già in esercizio da alcuni anni, unisce Matadi a Leopoldville nel basso Congo.

A monte di questa città il fiume è perfettamente navigabile per una lunghezza di circa 1600 km., fino a Stanleyville. Qui di nuovo si incontrano delle cascatelle e rapide che hanno resa necessaria la nuova ferrovia fino a Ponthierville, ora in costruzione.

In seguito ricomincia la navigazione e per mezzo di lavori da eseguirsi in vari punti, potrà prolungarsi fino a Kasongo, per circa 600 km. a monte. Poi nuovamente cascate ed è già allo studio sotto la direzione dell'ingegnere italiano Sesti la linea Kasongo-Buli. Da quest'ultima località ricomincia la via fluviale sul Lukuga, emissario del gran lago Tanganika, ma si dovrà studiare ancora una linea per l'ultimo tratto del Lukuga fino ad Albertville sul lago, che è designata come una stazione della grande linea transafricana che andrà da Alessandria d'Egitto alla città del Capo.

I criteri costruttivi delle ferrovie in Africa sono molto diversi di quelli d'Europa, essendo del tutto cambiate le condizioni in cui si lavora. In Africa in generale lo studio d'un progetto definitivo, accurato sarebbe difficilissimo.

Molte volte bisogna aprirsi il passo in mezzo a delle foreste impenetrabili e disabitate. D'altra parte non essendovi espropriazioni da pagare, la spesa dell'opera è quasi

(1) Questo articolo fu gentilmente inviato da un collega, che attualmente è adibito ai lavori di questa ferrovia, al *Bollettino della Società degli Ingegneri italiani* ed era accompagnato da una lettera di cui riproduce il seguente brano: « Lo ripeto che il clima è ottimo e che si sta benissimo, anche per la buona organizzazione del servizio viveri. Riceviamo parecchie casse al mese contenenti del vino e ogni ben di Dio in conserva, cioè paste, sardine, liebig, formaggi e perfino dei maccheroni belli e cotti in scatole di latta; inoltre da Stanleyville giungono tutti i giorni i viveri freschi, legumi e carne sotto forma di polli, anatre, capretti. E' consigliabile sotto tutti i riguardi ad un giovane ingegnere di venire a passare due anni qui, ed Ella farà bene a dirlo. Si fa un lungo viaggio molto istruttivo, s'impara il francese, si è a contatto con gente di tutte le razze e, ciò che più importa, non si rischia la salute più che a lavorare nelle nostre campagne d'Italia ».

« Con ciò lo credo di compiere il mio dovere d'italiano, procurando del lavoro a degli italiani ».

« Si richiedono anche posatori di rotaie, capi cantiere, maestri muratori e gli italiani sono preferiti agli altri. In Italia, quando si nomina il Congo, si pensa subito alle febbri malariche ed alla dissenteria e non si considera che il Congo è un paese semplicemente grande come mezza Europa e perciò c'è il buono ed il cattivo clima, come dappertutto. Presentemente i lavori sono in una regione a clima salubre ed è bene approfittarne ».

proporzionale al tempo impiegato in essa; l'importante perciò è di far presto, e la esecuzione segue quindi contemporaneamente allo studio del progetto. Le varianti, per rimediare agli errori inevitabili di questo sistema, si faranno in seguito quando il terreno sarà meglio conosciuto e la linea in esercizio.

Queste ferrovie in regioni vergini trasformano in poco tempo il paese ed i vantaggi che si ottengono con la sollecita apertura della strada sono di gran lunga superiori alle spese che s'incontreranno di poi per le varianti da introdurre.

Inoltre i lavori si incominciano soltanto dall'unica parte accessibile e si fa servire la strada, man mano che si costruisce, al trasporto dei materiali necessari per la costruzione dei tratti successivi.

La linea Stanleyville-Ponthierville, attualmente in costruzione, è situata interamente nella grande foresta equatoriale.

Essa ha lo scartamento di m. 1.04 fra gli orli interni della testa delle rotaie, pendenze massime del 25 p. m. e raggi minimi di 140 m. Benchè nel centro della zona torrida, il clima è temperato, a causa della enorme massa di vegetazione che ne diminuisce sensibilmente la temperatura media, e dell'altitudine di 500 m. circa.

Essendo alla regione delle cascate (Stanleyfalls) non vi sono paludi, quindi neppure zanzare, nè malaria, così comune in gran parte del Congo. Qualche anno fa una squadra d'ingegneri, tutti italiani, ha percorso la foresta ed ha presentato un progetto preliminare di ferrovia tra Stanleyville e Ponthierville. Sulla scorta di questo, si è entrati subito in campagna per l'esecuzione dei lavori. A Stanleyville, unita all'Europa mediante regolare linea di navigazione, sono state costruite presso al fiume le officine e stabilimenti i magazzini ed i depositi del materiale occorrente.

Il personale e gli ingegneri sono stati divisi in quattro squadre. La 1ª squadra dell'avanzamento, procede in base al progetto preliminare allo studio del progetto definitivo. Stabilisce definitivamente i picchetti della poligonale e pone tutti i picchetti di sezione a 10 m. l'uno dall'altro, traccia le curve sul terreno e disegna il profilo. Man mano che i fogli del profilo sono ultimati, si passano senz'altro alla 2ª squadra dell'infrastruttura, la quale esegue il disboscamento con i terrazzieri neri e costruisce coi binari Decauville il corpo stradale.

Segue la 3ª squadra della superstruttura, la quale servendosi dei tronchi d'albero lasciati lateralmente alla strada dalla squadra precedente taglia le traverse, le colloca a posto e su essa dispone le rotaie. Per balast si serve della terra dei fossi laterali, ch'essa deve scavare negli sterri, e della terra laterale della piattaforma stradale nei riempimenti; in questi si mantiene a tale scopo la larghezza di m. 4.50 che si ha negli scavi. L'ultima è la squadra delle opere d'arte, che costruisce le stazioni, i serbatoi di acqua lungo la linea, sostituisce i ponti di servizio in legno con i ponti in ferro che giungono a pezzi dall'Europa, ecc. I corsi d'acqua vengono passati a guado dalla 1ª squadra, con passerelle formate di pali e di liane dalla 2ª squadra, che vi trasporta su il suo materiale leggero Decauville; la 3ª squadra sostituisce le passerelle con robusti ponti di servizio in legname che poi vengono rimpiazzati dai definitivi in ferro dall'ultima squadra.

In tal modo procedono i lavori a scaglioni. La linea Stanleyville-Ponthierville si prevede sarà lunga 120 km; attualmente gli studi sono al 70° km., i lavori di terra fra il 50° ed il 62° km. ed i treni percorrono già regolarmente i primi 24 km.

Si prevede che in un anno e mezzo la ferrovia sarà inaugurata, ma generalmente le previsioni degli ingegneri sono troppo ottimiste per i propri lavori! Certo grandi difficoltà non si incontrano nell'esecuzione; il terreno è poco accidentato, il suolo argillo-sabbioso è facilmente lavorabile. Il lavoro più lungo e faticoso è il disboscamento; s'incontrano lungo l'asse stradale dei robusti alberi secolari, con la base a forma d'un grande cono formato di numerose

radici e così grosse che spesso conviene ricorrere alla dinamite per sverare la base. E per tagliare e trasportare lateralmente alla strada gli enormi tronchi molte e molte braccia si rompono di fatica. Ma la mano d'opera costa pochissimo in Africa. I neri, dal punto di vista economico, sono degli eccellenti operai, d'indole mite, ubbidienti, frugali, senza nessuna esigenza; vivono in capanne di rami e di foglie che vanno costruendo lungo i cantieri man mano che si avanza. Il salario medio per 8 ore di lavoro giornaliero è, oltre il vitto, pagato con cottonine per un valore sul luogo tra le 5 e le 8 lire al mese per ogni operaio!

La foresta è veramente incantevole. La flora e la fauna ricchissime. Vi sono degli ottimi legnami da costruzione di una viva colorazione rossa o gialla e più duri delle nostre querce. Vi si trova l'elefante; i grandi carnivori sono poco numerosi, più frequenti i bufali ed i porci selvatici. Ma gli animali più comuni sono le scimmie di tutte le specie, che numerosissime saltano graziosamente da un ramo all'altro percorrendo la foresta in ogni senso. La strada ferrata ha aperto una specie di lunga galleria nell'immensa massa verde della vegetazione tropicale ed i lunghi rettili ombrosi, sotto il sole che dallo zenit manda i suoi raggi verticali, sono d'effetto meraviglioso. Io non avrei mai creduto di trovare nel centro dell'Africa un eterno clima primaverile e dei lunghi viali perfettamente ciclabili come quelli della nostra villa Borghese.

Stanleyville, luglio 1904.

Ing. ITALO DE JACOBIS.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL MONITORE

La grande galleria e le linee d'accesso al Sempione.

Traforo del Sempione. — Abbiamo da Iselle, 15 corrente:

Venerdì sera, 11 corrente mese, si incontrò una vena di acqua calda a 46°.5 anche all'attacco del cunicolo II in corrispondenza dell'attacco gemello del Tunnel I, per cui si dovette sospendere la perforazione meccanica e riprendere quella a mano. Se la quantità dell'acqua col progredire del lavoro non aumenterà, si potrà presto riprendere la perforazione meccanica nel Tunnel II, e, usciti dalla zona acquifera, forare una galleria trasversale per continuare il lavoro anche nel Tunnel I, ove attualmente l'avanzamento è sospeso in attesa degli eventi che prepara il Tunnel II.

La roccia acquifera è un calcare cipollino, come si ha all'attacco nord, per cui sperasi che il nucleo di 240 metri che resta a forarsi non presenterà altre difficoltà oltre quelle dovute all'acqua calda.

La temperatura dell'acqua è di 46°.5 e il suo volume totale è di 125 litri al secondo.

I lavori di scavo e muratura negli altri cantieri procedono regolarmente.

A Briga i lavori saranno terminati entro gennaio prossimo, mentre che a Iselle, dato che l'incontro degli attacchi accada alla fine dell'anno corrente, occorreranno dopo cinque mesi per dare il Tunnel completamente finito e pronto all'esercizio.

Linee d'accesso al Sempione. — La posa del binario procede speditamente, e sperasi che la Società Rete Mediterranea, d'accordo con i Governi italiano e svizzero, possa aprire tutta la nuova linea Arona-Iselle al 1° gennaio 1905, soddisfacendo così ai desideri di tutti gli abitanti del Verbano e dell'Ossola.

Si stanno facendo le prove d'esercizio tra Arona e Domodossola.

La stazione di Domodossola verrà probabilmente messa sotto tetto prima di Natale.

La linea Arona-Domodossola conta dodici gallerie, e cioè quelle dette di: Arona, m. 700; Faraggiana, 1180; Stresa, 1053; Scuderia Borromeo, 513; Baveno, 685; Feriolo, 336; Montorfano 2°, 70; Montorfano 1°, 370; Mergozzo, 325; Bettola, 145; Masone, 158; Beura, 412.

><

Il riscatto delle Ferrovie Meridionali.

Siamo informati che le trattative in corso fra il Ministro del Tesoro e gli altri Ministri interessati e la Società delle Strade Ferrate Meridionali per il riscatto delle linee di proprietà di quest'ultima, procedono in modo non corrispondente alle vedute del Governo, il quale avrebbe vivo desiderio di concordare l'importante questione, dalla cui soluzione dipende anche la possibilità o meno di accordi per affidare eventualmente alla Società medesima l'esercizio di uno dei gruppi di linee che, a quanto sembra, si avrebbe intendimento di far esercitare dall'industria privata.

A proposito poi del nuovo assetto del servizio ferroviario, dopo la data di scadenza dei vigenti contratti, ci si conferma da Roma come esatto che le trattative siano molto avanzate fra Governo e Società delle Strade Ferrate della Sicilia, alla quale il Ministero avrebbe in animo di concedere, oltretutto l'esercizio delle linee della Sicilia, anche una parte di quelle della Calabria e della Basilicata con accesso a Napoli.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Dividendo dell'esercizio 1903-1904).

Il Consiglio d'amministrazione della Società per le strade ferrate della Sicilia propone all'assemblea degli azionisti un dividendo di lire 32 per ogni azione di L. 500. Nel precedente esercizio diede lire 34.

><

Nuove Ferrovie.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, adunatosi a sezioni unite, ha dato parere favorevole, con osservazioni, alla domanda e progetto regolare per la concessione di sussidio per la costruzione ed esercizio della ferrovia della Valle Sessera da Grignasco a Coggiola, per la quale è preventivata la somma di tre milioni; ai progetti per la costruzione dei tronchi Bagni di Lucca-Ponte di Campia-Castelnuovo e Fivizzano-Monzone, per la quale è preventivata la somma di circa 12 milioni; al progetto di una ferrovia economica a scartamento normale da Maglie a Tricase, in provincia di Lecce.

><

Per l'acquedotto Pugliese.

Dal Consiglio di Stato sono stati approvati il regolamento e il capitolato relativo a quest'opera e già è stato sottoposto alla firma reale il decreto che li approva.

Giova avvertire qui che la controversia fra il Comune di Caposele ed il Governo riguardo alla proprietà delle sorgenti del Sele da convogliarsi nell'acquedotto, è stata risolta di pieno accordo.

Anche gli studi e i rilievi per la compilazione del progetto esecutivo della grande galleria attraverso l'Appennino, alla Sella di Conza, benché non ancora compiuti, permettono di prevedere la possibilità di una variante che accorcerebbe sensibilmente la lunghezza della galleria stessa, rendendone l'esecuzione più facile, più sollecita e meno dispendiosa.

La gara per l'appalto dell'acquedotto avrà luogo ai primi di marzo.

><

*Il Consiglio di Stato
a proposito di concessioni ferroviarie.*

Un'importante questione è stata di recente risolta dalla IV sezione del Consiglio di Stato in materia di concessioni e d'esercizio di ferrovie.

Trattavasi in sostanza di esaminare da un lato i limiti di scelta della potestà governativa fra più domande presentate in tempi successivi da diversi concorrenti alla concessione, e dall'altro gli eventuali diritti che fossero potuti derivare a ciascun aspirante dal fatto della rispettiva presentazione del progetto, del deposito eseguito, ecc., così di fronte all'amministrazione come di fronte agli aspiranti fra loro.

E la IV sezione — in occasione appunto della linea Ovada-Alessandria, di cui la Società anonima della tramvia Novi-Ovada aveva domandato nel decorso anno la concessione: concessione che invece fu poi dal Ministero dei Lavori Pubblici accordata al Comune di Alessandria con R. Decreto dell'aprile scorso, mentre la detta Società erasi già sobbarcata alle spese di progetto, a rettificazione dello stesso, deposito, ecc. — ritenne che il Governo in questa materia esercita un potere discrezionale; onde la priorità della domanda non può dare al richiedente alcun diritto di prelazione, malgrado che coi fatti precedenti e concomitanti abbia, in certa guisa, quasi creato un apparente vincolo nell'amministrazione per siffatta concessione.

Tale decisione di detta IV sezione, con rilievi e riassunto di giurisprudenza, è stata riportata integralmente nel fascicolo di ottobre testè pubblicato della « Giustizia Amministrativa ».

><

Per la silvicoltura nel bacino del Sele.

Su proposta dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stato approvato con Decreto Reale il regolamento organico per gli agenti di vigilanza a tutela della silvicoltura nel bacino del Sele.

><

Consorzio per la bonifica di Reghena.

Con altro recente Decreto Reale, su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, è stato costituito il Consorzio speciale di esecuzione delle opere di bonifica del bacino Reghena, in provincia di Venezia.

><

Per le strade vicinali.

L'onorevole Tedesco, nella passata legislatura, prese accordi con vari deputati per un disegno di legge sulle strade vicinali, la cui condizione è deplorabile, specie nel Mezzogiorno, ed esige pronti provvedimenti.

Saranno ora incaricati di redigere il disegno di legge, in base a criteri concordati, alcuni funzionari dei Lavori Pubblici, dell'Agricoltura e degli Interni.

><

Il trasporto dei cotonei sulle ferrovie sicule.

Ci scrivono da Palermo che fra la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ed una Ditta proprietaria di un importante cotonificio in Catania sono in corso trattative per l'istituzione di una tariffa locale per i trasporti di cotonei greggi, la quale offrirebbe una riduzione sui prezzi attuali di trasporto di quella merce.

A quanto ci viene assicurato, la Ditta predetta, ritenuto che a causa delle attuali condizioni del mercato non si avrebbe più la convenienza di ritirare i cotonei dall'India e dall'America, sarebbe disposta a tentare la la-

vorazione dei cotonei indigeni provenienti dai territori di Terranova di Sicilia, Vittoria e Biscari. All'uopo però le occorre che il nolo ferroviario della merce surricordata sia ribassato in guisa da rendere preferibile di servirsi della ferrovia anzichè dei mezzi di trasporto ordinari con carretti.

A questo proposito sappiamo che la Società ferroviaria, visto che, pur agevolando una importante industria locale, si verrebbe ad acquisire alla ferrovia un traffico che altrimenti le sfuggirebbe, sarebbe ben disposta ad assecondare le vedute della Ditta predetta non solo, ma anche delle altre Ditte che intendessero effettuare siffatti trasporti a scopo industriale o d'esportazione.

><

Esportazione di vini per l'Austria-Ungheria.

Siamo informati che è stato firmato da S. M. il Decreto col quale, a complemento delle disposizioni contenute nel R. Decreto 22 settembre 1904, n. 569, il trasporto di fusti vuoti di ritorno e di quelli destinati a prender carico per l'esportazione in Austria-Ungheria dei vini comuni in botti o fusti, in base alla tariffa eccezionale n. 1055 bis, approvata col R. Decreto anzidetto, e da spedirsi per i transiti di terra (Cormons, Peri, Pontebba), saranno tassati col prezzo di L. 0.0618 per chilometro e per vagone di qualunque portata non superiore alle 12 tonnellate. Questo prezzo presenta una riduzione del 40 0/0 su quello prima vigente.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Trasporto dei vini e mosti).

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta presentata dalla Direzione Generale della Rete Sicula relativa all'estensione delle disposizioni dell'allegato 14 delle tariffe e condizioni per i trasporti sulla rete medesima ai trasporti di mosto, vino ed altri liquidi in vagoni-serbatoi.

Coll'anzidetto provvedimento viene agevolato e reso possibile anche sulle linee di quella rete i trasporti di vino e mosto, al quale nopo appunto la Società interessata ha trasformato in vagoni-serbatoi della capacità ognuno di 10 metri cubi un certo numero di carri della portata di 12 tonnellate.

><

*Chiusura delle conferenze
per le questioni relative al servizio ferroviario
della Sardegna.*

Le conferenze fra rappresentanti del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e della Società per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, delle quali abbiamo fatto cenno in un precedente numero del *Monitore*, ed il cui scopo era quello di definire alcune questioni relative al servizio ferroviario della Sardegna, furono chiuse il giorno 8 del corrente mese.

Nelle conferenze anzidette si è discusso innanzi tutto di talune modificazioni d'orario sulle linee del Compartimento di Cagliari, con aumento di numero di treni; ma la proposta relativa fatta dalle Secondarie, consistente nel togliere la seconda coppia di treni su di un tratto, e di aumentare di una le coppie di treni esistenti su altro tratto, non venne approvata.

Si è quindi trattato della questione dei binari di allacciamento in stazione di Cagliari, che la Società delle

Secondarie si è dichiarata disposta a costruire a condizione che il Governo abbia ad accordare per la costruzione del binario al Porto di Bosa la massima sovvenzione chilometrica consentita dalla legge.

Si è deciso che questa questione sarà ripresa in esame allorchè giungano proposte concernenti la costruzione del binario ora citato.

Altra questione importante trattata in conferenza fu quella della unificazione delle tariffe delle due Società ferroviarie della Sardegna, onde togliere gli inconvenienti cui dà luogo l'applicazione per le due reti di due diverse tariffe.

Il progetto all'uopo preparato dalle Secondarie è stato discusso e modificato di pieno accordo fra le parti interessate e quindi approvato.

Sappiamo che il progetto medesimo considera una tariffa in esperimento, per la quale saranno trasportati gratuitamente col primo treno che arriva nella giornata, per una distanza non superiore a 50 chilometri e per tutti i capiluogo di mandamento, i legumi e le frutta fresche, il latte, il burro e le ova, che i coltivatori viaggianti in terza classe portano con loro nei treni per offrirli direttamente in vendita nei luoghi sopra indicati, o che essi inviano ai detti luoghi per mezzo di persone di casa, con facoltà agli stessi coltivatori di riportare gratuitamente con loro nel ritorno gli imballaggi, i recipienti, le bottiglie ed i panieri vuoti che hanno servito allo scopo anzidetto.

In conformità alla tariffa medesima saranno pure trasportati gratuitamente e per qualunque destinazione gli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti avessero con loro per la coltivazione dei campi.

Il progetto di nuove tariffe provvederà anche ad agevolare la classe dei lavoratori, mettendoli in grado di recarsi giornalmente, con poca spesa, dal luogo di dimora a quello del lavoro e viceversa, mercè l'istituzione, in via di esperimento, dei seguenti biglietti di viaggio:

1° Biglietti settimanali di andata e ritorno per gli operai e braccianti, valevoli per sei viaggi di andata e sei viaggi di ritorno fra Alghero e Ponte Serra, fra Alghero ed Olmedo e fra Tortolì e Sella Eleni, da effettuarsi con viaggio di andata e ritorno per giorno dal lunedì al sabato;

2° Biglietti festivi di andata e ritorno per gli operai e braccianti, valevoli per sei viaggi di andata e sei viaggi di ritorno fra le stazioni e fermate di cui sopra, da effettuarsi in sei settimane consecutive, quelli di andata il sabato con l'ultimo treno della giornata, quelli di ritorno il lunedì successivo col primo treno.

Per quanto concerne le tariffe locali, la Società delle Secondarie ha accettate, oltre quelle da essa proposte, anche quelle suggerite dal Circolo governativo di Cagliari, malgrado l'aggravio che ad essa ne deriverà, e ciò allo scopo di facilitare l'unificazione delle tariffe, che è stata scopo precipuo della conferenza.

Quanto alla questione del servizio cumulativo fra le due reti e delle relative operazioni, venne stabilito che sarà oggetto di nuovi studi per ottenere possibilmente, agli effetti delle tassazioni, il cumulo delle distanze sulle due reti.

> <

L'Esposizione internazionale di Milano del 1906.

(Facilitazioni dei trasporti).

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici, in seguito ad istanza della Commissione per la sezione « Trasporti terrestri » per la grande Esposizione di Milano del

1906, in occasione dell'inaugurazione del nuovo valico del Sempione, ha invitato tutte le Amministrazioni ferroviarie e le Imprese di navigazione lacuale del Regno a concedere le maggiori facilitazioni possibili pel trasporto delle merci che verranno esposte a quella Mostra, onde così cooperare a renderla più importante, e le ha interessate a far conoscere colla maggiore urgenza le proprie deliberazioni. Imperocchè importa che questa parte del lavoro preparatorio dell'Esposizione venga al più presto definita, essendo evidente la convenienza che si avrebbe ove si potesse informare subito gli espositori dell'entità dei ribassi che verranno accordati sui trasporti delle merci da esporsi. Ciò faciliterebbe a molti espositori di dare la loro adesione in tempo, cosicchè il Comitato potrebbe fin d'ora prevedere la maggiore o minore estensione da darsi alle varie gallerie, evitando così l'agglomeramento all'ultimo momento delle domande di ammissione ed i conseguenti gravi inconvenienti.

Siccome poi l'Esposizione di Milano è internazionale per le principali sue sezioni, così sono stati interessati il Ministero degli Affari Esteri e quello delle Poste e dei Telegrafi allo scopo di ottenere analoghe riduzioni anche sulle ferrovie estere dell'Europa e dalle Società di navigazione tanto nazionali che straniere per le provenienze di mare dalle nazioni straniere.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

La Corte d'Appello di Napoli ha recentemente emessa sentenza in materia di *acque pubbliche*, dalla quale viene stabilito quanto appresso:

« L'Autorità giudiziaria è competente a risolvere questioni di proprietà o di altri diritti reali pretesi dal privato sulle acque dichiarate pubbliche negli elenchi relativi.

« Appartengono al Demanio pubblico i corsi d'acqua costituenti una parte od una ramificazione di un fiume demaniale; vi appartengono egualmente quelle sorgenti che costituiscono l'*initium* o il *caput* del fiume.

« Debbono però rispettarsi i diritti che i privati od i Comuni abbiano acquistato sotto l'impero delle precedenti legislazioni sulle acque pubbliche non navigabili, nè atte al trasporto ».

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha dato la sua approvazione alle seguenti proposte di nuove concessioni speciali di tariffa:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Luciano Franzosini per trasporto a carro completo di macchine e meccanismi da Milano a Legnano, Busto Arsizio e Gallarate, coll'abbuono del 20 0/0 sulle tasse a tariffa ordinaria, fermo l'integrale diritto fisso. La concessione è valida per il periodo dal 1° dicembre al 30 giugno 1905, ed il quantitativo minimo è fissato in tonn. 580;

2) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Agostino Scarpa di effettuare i suoi trasporti di legnami alle condizioni seguenti: a) vincolo di trasporto di almeno tonn. 500 di legname greggio semplicemente squadrato in partenza da stazioni austro-ungariche della linea Laibach S. Peter ed in destinazione di Venezia, via Cormons, da trasportarsi entro il 30 giugno 1905; b) applicazione per il percorso Cormons-Venezia, in via di rimborso, del prezzo di L. 0.0412 a tonnellata-chilometro; c) pagamento del diritto fisso e dei diritti accessori stabiliti per gli scali di Venezia;

3) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Rudolf Nobel, di Praga, di effettuare i suoi trasporti di grafite da Pinerolo a Pino-transito, coll'abbuono del 10 0/0 sui prezzi a tariffa ordinaria, salvo l'integrale diritto fisso e col vincolo di un traffico minimo di 600 tonnellate, da effettuarsi nel periodo dal 1° novembre corrente a tutto giugno 1905;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Longari-Ponzone, di Casalmaggiore, di effettuare trasporti di laterizi alle condizioni seguenti: a) impegno di trasportare in un anno non meno di 5000 tonnellate di laterizi ascritti alla tariffa speciale 121 I, da Casalmaggiore in destinazione di Milano, Pavia, Piacenza, Pontelagoscuro, Ferrara, Adria, Chioggia, Venezia e Polesella. Delle 5000 tonnellate almeno 3000 dovranno essere destinate a Milano; b) i vagoni devono sempre essere caricati per l'intera portata; c) abbuono del 10 0/0 sui prezzi della suddetta tariffa, escluso il diritto fisso da pagarsi per intero;

5) Concessione alla Ditta Pietro Mascagna di effettuare i suoi trasporti di castagne da località della linea Parma-Spezia e Ventimiglia per Napoli e Castellammare di Stabia ad un prezzo speciale, sotto condizione di un traffico minimo di 5000 tonnellate, da espletarsi entro il mese di giugno 1905.

— Con recente Decreto si autorizza, in via di esperimento, fino al 30 giugno 1905 l'istituzione e l'applicazione di tariffe analoghe a quelle occasionali approvate coi Regi Decreti 24 giugno 1903, n. 249, 27 luglio 1903, n. 369, 3 agosto 1903, n. 378, e 22 settembre 1904, n. 169, ai trasporti di prodotti del suolo e della pastorizia in servizio interno delle ferrovie secondarie non ammesse al beneficio delle tariffe eccezionali di cui nei detti Regi Decreti, e cioè: Napoli-Baiano, Palermo-Corleone, Napoli-Pozzuoli-Cuma-Torre Gaveta, Napoli-Ottaviano, Circumetnea, Cerignola stazione-Cerignola città, Corleone-San Carlo e Bari-Locorotondo; ben inteso quando queste ferrovie abbiano tariffe con prezzi superiori a quelli delle tariffe eccezionali sopraricordate.

Il Decreto del quale trattasi sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

>>

Riattivazione dei treni di lusso.

(Vienna-Nizza-Cannes e viceversa).

Col giorno 15 novembre corrente e sino al 30 aprile 1905 vengono riattivati giornalmente i treni di lusso fra Vienna e Cannes (via Pontebba-Venezia-Milano-Genova).

Il primo treno per Cannes è partito da Vienna il 15 corrente ed il primo treno per Vienna è partito da Cannes il 17.

L'ultimo treno per Cannes partirà da Vienna il 27 aprile 1905, e l'ultimo treno per Vienna partirà da Cannes il 29 stesso mese.

I suddetti treni di lusso sono designati negli orari e nella corrispondenza ordinaria e telegrafica con le sigle V. N. (Vienna-Nizza-Cannes) e N. V. (Cannes-Nizza-Vienna).

I treni V. N. e N. V. fanno servizio viaggiatori e bagagli a Milano C., Genova P. P., Pegli, Savona, Alassio, S. Remo, Ospedaletti, Bordighera e Ventimiglia. E' escluso il servizio locale sulle tratte: Genova-Pegli, Genova-Savona, Pegli-Savona, Savona-Alassio.

Fra Pietroburgo e Vienna non sono più effettuati treni di lusso, ma in loro vece circolano giornalmente dei treni diretti composti di sleepers di 1^a e 2^a classe e di una carrozza ristorante, destinati ad assicurare la corrispondenza col treno di lusso Vienna-Cannes.

Le stazioni continueranno pertanto a distribuire anche per le destinazioni russe gli appositi biglietti di 1^a classe,

di cui sono provviste, valevoli per il treno di lusso, i cui prezzi furono già corretti mercè l'applicazione di speciali listini.

Quei viaggiatori che volessero proseguire il viaggio oltre Vienna in seconda classe, potranno acquistare i relativi biglietti per il percorso al Nord di Vienna, presso le Agenzie Wagons-Lits.

Parimenti le stazioni continueranno ad accettare per la spedizione col treno di lusso, i bagagli destinati alle località russe, e ciò anche quando i viaggiatori siano in possesso per il percorso oltre Vienna di biglietti di seconda classe.

(Berlino-Nizza-Cannes e viceversa)

(Nord-Sud-Brenner Express).

Il treno di lusso Nord-Sud-Brenner Express che presentemente è giornaliero fra Berlino e Verona verrà fatto proseguire, a datare dal 3 dicembre p. v., tre volte la settimana da Verona per Cannes (via Milano-Genova-Ventimiglia); altrettante volte nel ritorno, incominciando col 4 di detto mese, il treno stesso sarà effettuato da Cannes per Verona, Monaco e Berlino. Nel senso Verona-Cannes transiterà da Milano nei giorni di lunedì, mercoledì e sabato, ed in quello Cannes-Verona transiterà da Ventimiglia nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì.

L'ultima partenza da Verona per Cannes avrà luogo il sabato 13 maggio 1905 e l'ultima partenza da Cannes per Verona avrà luogo domenica 14 di detto mese; dopo queste date il treno in parola continuerà ad effettuarsi giornalmente soltanto fra Berlino e Verona.

Negli orari e nella corrispondenza ordinaria e telegrafica il treno Verona-Milano-Cannes sarà designato con la sigla N. S. e quello Cannes-Milano-Verona con la sigla S. N.

Sul percorso di questa Rete i treni in parola faranno servizio viaggiatori e bagagli a Milano C., Genova P. P., Pegli, Savona, Alassio, S. Remo, Ospedaletti, Bordighera e Ventimiglia.

E' escluso il servizio locale sulle tratte Genova-Pegli, Genova-Savona, Pegli-Savona, Savona-Alassio e viceversa.

(Berlino-Firenze-Roma-Napoli e viceversa).

(Berlino-Napoli Express).

Col giorno 1° dicembre p. v. e sino al 30 aprile 1905, verrà riattivato nei due sensi fra Berlino (stazione di Anhalt) e Napoli il treno di lusso bisettimanale Express Berlino-Napoli (via Brennero-Firenze-Roma) in partenza rispettivamente da Berlino ogni lunedì e giovedì (transitando da Roma ogni martedì e venerdì), e da Napoli ogni mercoledì e sabato.

Il primo treno per Napoli partirà da Berlino giovedì 1° dicembre p. v. e da Napoli per Berlino sabato 3 di detto mese.

L'ultimo treno Berlino-Napoli partirà da Berlino giovedì 27 aprile 1905 e l'ultimo treno Napoli-Berlino partirà da Napoli il 29 detto.

Sul percorso di questa Rete i treni in parola faranno servizio di viaggiatori e bagagli soltanto a Roma e Napoli.

Negli orari e nella corrispondenza ordinaria e telegrafica il treno Berlino-Napoli sarà designato con la sigla B. N. e quello Napoli-Berlino con la sigla N. B.

*(Parigi-Roma e viceversa
con estensione da e per Firenze).*

Il treno di lusso Parigi-Roma e viceversa (via Modane-Genova) viene effettuato tre volte la settimana tanto da Parigi quanto da Roma.

Il treno Parigi-Roma transita da Modane nei giorni di lunedì, giovedì e sabato, arrivando a Roma nel giorno successivo, ed il treno Roma-Parigi parte da Roma nei giorni di lunedì, mercoledì e sabato, arrivando a Modane il giorno successivo.

La prima partenza da Parigi per Roma avrà luogo il 3 dicembre p. v. e la prima partenza da Roma per Parigi il giorno 5 detto.

L'ultima partenza da Parigi per Roma e da Roma per Parigi, si effettuerà rispettivamente nei giorni 6 ed 8 maggio 1905.

Ogni treno ha in composizione una vettura a letti per il servizio fra Parigi e Firenze, la quale viaggia da Pisa a Firenze col treno 175 e da Firenze a Pisa col treno 182.

Le stazioni ammesse al servizio viaggiatori e bagagli per questi treni sono quelle di Modane, Torino P. N., Alessandria, Genova P. P., Pisa C., Firenze S. M. N., e Roma T.

I detti treni sono designati negli orari e nella corrispondenza ordinaria e telegrafica con le sigle P. R. (Parigi-Roma) ed R. P. (Roma-Parigi).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara carrozze deserta).

Il 14 corrente mese, presso la Società Mediterranea, ebbe luogo la gara per la provvista di quattro carrozze miste di prima e di seconda classe, serie AAAB-FC-ler. La gara andò deserta, perchè le quattro Ditte ammesse fecero offerte superiori al limite massimo stabilito dalla Società per ogni carrozza.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratti d'approvare).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato i contratti stipulati con le Ditte sotto indicate per l'esecuzione dei seguenti lavori:

Pasquale Spadaccino, di Napoli, per la sistemazione dei locali per la torneria nelle Officine del materiale mobile di Napoli;

Enrico Travaini, di Piacenza, per i lavori di ampliamento del servizio merci nella stazione di Belgioioso;

Ugo Cordara, di Bologna, per i movimenti di terra e lavori murari occorrenti per l'ampliamento della stazione di Ferrara.

><

Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

(Affari trattati nell'adunanza del 17 novembre 1904).

Transazione con l'Impresa Pasquali, assuntrice dei lavori di difesa della linea Pescara-Aquila-Terni, contro le inondazioni del Velino.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Bernardi, in dipendenza dei lavori per il consolidamento di un tratto del rilevato in frana al km. 140.865 della linea Pescara-Terni.

Proposta per la sistemazione della falda franosa della linea Ciampino-Velletri-Segni, presso la proprietà Zaccagnini, e transazione con questi.

Domanda di compensi dell'Impresa Allegri, Lazzeri e C., in dipendenza dei lavori di consolidamento della falda rocciosa a mare presso l'imbocco est della galleria Ligia I, sulla linea Genova-Spezia.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Arpea, assuntrice delle opere di difesa della ferrovia Roma-Orte, fra i km. 41.402 e 42.072.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Sogno, in dipendenza dei lavori di riordino del servizio viaggiatori e merci nella stazione di Torino Porta Nuova.

Transazione con l'Impresa Fuiano, assuntrice dei lavori per l'impianto della nuova stazione all'Incoronata, lungo la linea Bologna-Otranto.

Tipi definitivi del materiale mobile per la ferrovia elettrica Circumvesiana.

Proposta per l'allargamento e la sistemazione delle travate metalliche in opera ai ponti sui torrenti Codara e Schiesone, lungo la linea Colico-Chiavenna.

Proposta per sistemare in via definitiva il servizio viaggiatori nella stazione di Piadena, sulla linea Cremona-Mantova.

Schema di convenzione e di capitolato per la concessione della ferrovia dalla stazione per la Carnia e Villa Santina, e proposta per la riduzione del sussidio governativo.

Autorizzazione all'esercizio del tronco di tramvia elettrica da piazza S. Pietro a via Nazionale, pel tunnel del Quirinale, in Roma.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Carrara.

Domanda dell'Impresa Pellizzoni per il condono della multa inflittale per ritardata ultimazione dei lavori di sistemazione del servizio merci, in stazione di Parma.

Proposta per consolidare la costa a valle dei viadotti Mariella II e Mariella III, sulla linea Portocivitanova-Albacina.

Liquidazione e collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Maisano per difesa della linea Sant'Eufemia-Catanzaro dalle corrosioni dei torrenti Guidace I e Fallaco.

Domanda della Direzione della tramvia Bologna-Vignola, per essere autorizzata a mettere in circolazione sulla sua linea un carrello automotore a benzina.

Domanda della Società per le ferrovie Reggio Emilia, per essere autorizzata a mettere in circolazione sulle sue linee un quadriciclo automotore a benzina.

Particolari degli impianti elettrici per l'esercizio delle tramvie dei Castelli Romani.

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Lavori a presidio e di consolidamento del ponte sul torrente Gru, al km. 26.178 della linea Alessandria-Piacenza, per L. 3200.

Costruzione del muro a monte dell'imbocco Spezia della galleria Termini d'Arcole, per L. 6500.

Parziale ricostruzione dei muri perimetrali della casa cantoniera al km. 92.661 della linea Parma-Spezia, per L. 700.

Riordino dei segnali nella stazione di Bolzaneto, per L. 6460.

Costruzione di un fabbricato per cessi, isolato, e di due locali per scaldapiedi e lampisteria nella stazione di Catanzaro Marina, per L. 7540, oltre il materiale metallico d'armamento.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del servizio di acqua potabile nelle stazioni e nelle case cantoniere della linea Bari-Taranto, per L. 2285.

Lavori di completamento delle due nuove fermate di Collaranesco e di Repezzano sulla linea Giulianova-Teramo, per L. 5900.

RETE SICULA:

Costruzione del fabbricato per alloggi per nove famiglie nella stazione di Girgenti, per L. 38,670, di cui L. 36,000 per i lavori da appaltarsi.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Siracusa città e per l'allacciamento con binario diretto alla linea Catania-Siracusa, per L. 153,700, di cui L. 74,700 per i lavori da appaltarsi.

> <
Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Impianto dell'illuminazione a gas nella stazione di Barletta, per L. 19,040.

Consolidamento del rilevato ferroviario al km. 15.500 della linea Faenza-Firenze, per L. 11,675.

Rifacimento di metri 4008 di binario fra i chilometri 21.615 e 25.623 della linea Pavia-Brescia, per L. 31,000.

Opere di difesa della ferrovia contro la caduta dei massi fra i km. 40.871 e 42.073 della linea Udine-Ponterebba, per L. 173,773.

Ricambio con migliori delle due caldaie per scaldapièdi della stazione di Sondrio con altra verticale della capacità di litri 600, per L. 150.

Costruzione degli impianti per il lavaggio e la disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Foggia, per L. 9100.

Consolidamento del muro di sostegno della ferrovia fra i km. 27.782 e 27.818 della linea Foligno-Terontola, per L. 900.

Sgombro di materie depositate nel letto del torrente Greci, al km. 50.254 della linea Foggia-Napoli, per L. 1500.

Consolidamento del muro di sostegno al km. 88.700 della linea Faenza-Firenze, per L. 300.

Ripristino del magazzino merci a P. V. nella stazione di Iseo danneggiato da incendio, per L. 1100.

Applicazione di cancelli con reticolato in ferro al passo a livello al km. 86.738 della linea Termoli-Campobasso, per L. 3640.

Prolungamento di altri 7 metri verso il Corso Garibaldi del binario delle Allèges nella stazione di Brindisi Porto, per L. 190.

RETE MEDITERRANEA:

Costruzione di quattro fosse a fuoco sul piazzale del deposito locomotive della stazione di Roma Termini, per L. 7800.

Ampliamento e risanamento del dormitorio del personale viaggiante, nel fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Termini, per L. 4200.

Costruzione allo scalo merci del Bisagno (Genova P. B.) di un fabbricato ad uso Ufficio movimento, telegrafo e ricovero del personale, e costruzione di un piccolo padiglione per cessi isolati in prossimità del fabbricato medesimo, per L. 5400.

Applicazione della condotta del freno Westinghouse a 29 carrozze serie B U, per L. 6200.

Notizie Ferroviarie Italiane

La direttissima Bergamo-Milano. — Per opera di un Comitato promotore, costituitosi per iniziativa del Circolo commerciale-agricolo-industriale e col concorso nella spesa della provincia e città di Bergamo, si sta compilando il progetto particolareggiato di una ferrovia direttissima da Bergamo a Milano, cui sarà applicata la trazione elettrica.

Della compilazione di questo importante progetto fu incaricato l'ing. Vincenzo Soldati di Torino.

Ferrovia Garcesio-Porto Maurizio. — Il Consiglio provinciale di Porto Maurizio, nella seduta del 15 corr. trattò dell'adesione della provincia al Consorzio interprovinciale con Cuneo e Torino per la ferrovia Garcesio-Oneglia-Porto Maurizio, approvando l'adesione stessa.

Ferrovia Genova-Valle del Po. — La Camera di Commercio di Milano ha approvato un ordine del giorno nel quale dichiara che intende coordinare la propria azione a quella della Camera di Commercio di Genova per ottenere subito il nuovo tronco ferroviario Genova-Valle Padana, reclamato dalle moltissime esigenze che il commercio impone in quella regione.

Ferrovia Ascoli-San Benedetto del Tronto. — E' stato firmato dal Re il decreto che autorizza l'esercizio economico sulla ferrovia Ascoli-San Benedetto del Tronto.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1904.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 476,859, e presentano un aumento di L. 21,873 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1904 ammontano a L. 4,847,187, con un aumento di L. 267,989 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia Nizza-Cuneo-Ventimiglia. — Nel precedente numero abbiamo pubblicato un sunto assai dettagliato della Relazione che accompagna il progetto di legge presentato alla Camera francese per la costruzione della ferrovia Nizza-Cuneo-Ventimiglia. Riferiamo ora il testo del progetto di legge:

Art. 1. — E' dichiarato di utilità pubblica a titolo di interesse generale l'impianto della ferrovia Nizza-frontiera italiana, via Vievola, passando per l'Escarena, Sospello, Breuil e Fontan con diramazione dall'Escarena a Luceram e raccordo colle linee da stabilire sul territorio italiano verso Airole e Ventimiglia. Di conseguenza la concessione di questa ferrovia fatta a titolo eventuale alla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée colla convenzione del 24 gennaio 1902 ed approvata con la legge del 18 luglio 1902, è dichiarata definitiva.

Art. 2. — Le sovvenzioni che saranno offerte dai Comuni e proprietari interessati verranno in deduzione delle spese a carico dello Stato per l'impianto di questa ferrovia.

Ferrovie del Belgio — Tramvie elettriche del paese di Charleroi. — La Società delle Ferrovie economiche di Liegi-Seraing, la Federazione francese e belga di tramvie, le Vicinali belghe, la Mutua di tramvie ed un gruppo di altri otto fondatori hanno costituita la detta Società il 17 ottobre 1904. Il capitale è rappresentato da ventimila azioni di capitale di 100 franchi e ventimila azioni di dividendo, senza menzione di valore, le prime sottoscritte e liberate di 10 0/0 e le seconde rimesse alle tre prime Società sopra designate in remunerazione del loro concorso. La Società è costituita per trentaanni, con sede a Bruxelles.

Ferrovie Greche. — Il Commissario dell'emigrazione comunica le seguenti notizie concernenti l'emigrazione italiana per lavori ferroviari in Grecia:

Risulta a questo Commissariato che alcuni subappaltatori della ferrovia Pireo-Larissa, cercano con tutti i mezzi di arruolare nel mezzogiorno d'Italia degli operai, assicurando loro che potranno trovare occupazione nei lavori di quella ferrovia. Uno di tali subappaltatori avrebbe offerto a un Sindaco degli Abruzzi di impiegare fino a 300 persone, purché partano subito e vadano in Grecia a loro spese, senza indicare però le condizioni alle quali sarebbero impiegate.

Giusta le informazioni avute dal R. Console d'Italia del Pireo, sono da mettere in guardia i nostri operai dall'accettare simili offerte. I salari corrisposti dall'impresa assuntrice dei lavori della ferrovia sono molto bassi, e per

di più pagati in carta greca, che perde ora nel cambio circa il 35 per cento del valore nominale. Aggiungasi che l'assistenza medica assicurata agli operai è inadeguata al bisogno, tanto che non pochi lavoratori, caduti malati, dovettero recarsi al Pireo implorando dal Consolato di essere mandati in un ospedale di Atene. Oltre a ciò, nessuna garanzia è data per indennità in caso di infortuni sul lavoro.

Ferrovia Transiberiana. — Telegrafano da Pietroburgo che la conferenza riunita per studiare la questione dell'impianto di un secondo binario sulla transiberiana si è pronunciata favorevolmente. Una Commissione composta di rappresentanti del Ministero della guerra, del Ministero delle finanze e dell'Ufficio di controllo dell'Impero è stata incaricata di determinare le località ove il secondo binario riuscirà maggiormente utile.

Nel bilancio del 1905 sono stati stanziati 10 milioni di rubli destinati ai lavori preparatori. Questa decisione il 31 ottobre è stata ratificata dallo Czar.

Ferrovia al Nicaragua. — Un sindacato Germanico ottenne la concessione per la costruzione della ferrovia che congiungerà il Lago di Nicaragua all'Oceano Atlantico.

Essa partirà da San Miguelillo, ed attraversando la provincia di Chontales raggiungerà al fiume Tule un'altezza di circa 633 piedi sul livello del mare. Seguirà poscia il corso del fiume Roma sino alla località denominata Punta de Monos, ove verrà costruito un porto.

Questa linea traverserà dei terreni fertilissimi per prodotti agricoli e ricchi di pascoli.

Gli agricoltori del Nicaragua, grazie alla costruzione del Canale del Panama, troveranno facilmente sbocco per i loro prodotti.

Nuova ferrovia nel Sud Africa. — Il Consiglio internazionale ha autorizzato la costruzione di una linea ferroviaria fra Kimberley e Bloenfontein e una linea da Krugerdorf a Mafeking, via Otchohop.

Notizie Diverse

Modificazione d'orario al treno lampo Roma-Venezia. — E' stato disposto dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali che il treno lampo in partenza da Venezia che arriva a Bologna in tempo perchè i viaggiatori possano prendere il lampo Milano-Roma, prosegue direttamente per Roma. S'istituirà anche un treno-lampo che partendo alle ore 9 ant. da Roma proseguirà direttamente sino a Venezia. Così sarà evitato il soverchio agglomeramento delle persone e il ritardo ormai normale di un'ora del treno-lampo in partenza da Roma a Milano e viceversa.

Rapide ed economiche comunicazioni ferroviarie con l'Agro di Roma. — Il Comitato esecutivo permanente dell'Associazione per gli interessi del Gianicolo ed adiacenze, ritenuto che è di vitale interesse economico di Roma e dell'agricoltura locale per il bonifichamento dell'Agro Romano, che le comunicazioni ferroviarie agevolino il movimento commerciale ed agrario, oltre a quello del più sollecito ed economico percorso dei lavoratori del suolo e del personale della bonifica, si è rivolto al Ministero dei Lavori Pubblici ed alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per ottenere l'attuazione di una serie di provvedimenti intesi a rendere rapidi ed economici i mezzi di comunicazione nelle vicinanze di Roma, ove a tanta feracità di terra e mitezza di cielo, fa riscontro uno stato gravissimo di abbandono e di trascuranza nel progresso agricolo.

Il Comitato anzidetto ritiene che, a mitigare la lamentata condizione di cose, molto esiziale al rinnovamento agricolo che da tanti anni si va invocando nei dintorni di Roma, si potrebbero seriamente utilizzare le ferrovie esistenti che

solcano in tante parti la campagna romana. Occorrerebbe pertanto rendere più numerose le fermate, ora troppo distanti fra loro, ed adottare le norme del servizio economico, che sono riuscite assai favorevoli in altre località, in condizioni identiche a quelle di Roma. Si desidererebbe inoltre che, sull'esempio di quanto, col consenso del Governo, ha praticato la Società delle Strade Ferrate della Sicilia, venissero anche sulle ferrovie nei dintorni di Roma, istituiti speciali biglietti d'abbonamento settimanali e festivi a favore dei lavoratori della terra.

Sarebbe desiderio del Comitato che segnatamente una fermata venisse stabilita sulla linea Roma-Viterbo presso lo stabilimento Piaggio e Belardini, ed altra venisse impiantata sulla linea Roma-Civitavecchia fra le stazioni di S. Paolo e della Magliana.

A proposito delle istanze suaccennate ci risulta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto conoscere al Comitato anzidetto che essa ha già da tempo iniziato gli studi per un'eventuale applicazione del servizio economico ad alcune delle ferrovie che fanno capo a Roma, ma che l'estensione del servizio stesso risulta inattuabile per le linee che non sono di proprietà dello Stato, finchè non siano approvate e sanzionate le disposizioni contenute nel disegno di legge, già preparato dal Ministero dei Lavori Pubblici, a modificazione della vigente legge del 9 giugno 1901. Quanto alla domanda per la fermata presso lo stabilimento Piaggio e Belardini, la Direzione Generale suddetta si è riservata di prenderla in esame, osservando però fin d'ora che essa non potrebbe probabilmente avere efficacia senza provvedimenti di tariffa dipendenti dall'applicazione del regime economico.

Dalla risposta avuta dalla Mediterranea rilevandosi la buona volontà di essa di assecondare nei limiti del possibile i desideri del Comitato, questo ha rinnovato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinché vengano presto rimosse le cause che impediscono l'accoglimento dei desiderati della popolazione agricola e commerciale di Roma, curando innanzi tutto la sollecita approvazione del disegno di legge inteso a modificare la legge del 9 giugno 1901 sul servizio economico, ed adottando provvisoriamente tutte quelle disposizioni eccezionali che valgano a rendere meno gravoso l'attuale stato di cose.

La derivazione d'acqua dal Volturno. — Giorni sono a Napoli si tenne una riunione del Consiglio Tecnico, con l'intervento dell'assessore Masoni, e fu approvato il progetto per la derivazione delle acque del Volturno.

Questo progetto si compone di due parti: la prima traccia le opere da farsi per l'incanalamento delle acque da Capo Volturno, e viene composta di un canale di presa a sezione trapezoidale per la portata di mc. 6.80, di tre condotte forzate con tubi di lamiera di acciaio, e di un'officina idroelettrica con 5 mila di turbine ed alternatori, ciascuna della forza di 2400 cavalli. Tutto ciò costituirebbe la spesa di L. 3,900,000.

La seconda parte del progetto è quella che traccia la linea primaria di trasporto dell'energia elettrica a Napoli alla tensione di 45,000 volt.

Nel rione Ottocalli sarà impiantata la stazione ricevitrice con relativi dinamo e trasformatori. La spesa è prevista in L. 3,100,000.

In totale tutta la spesa ascende a 7 milioni.

L'assessore Masoni ha chiesto una speciale tornata di Giunta al sindaco per discutere, sia sul progetto, sia sullo schema di statuto dell'ente, che, secondo i dettami della legge per Napoli, deve provvedere alla costituzione ed esercizio della nuova opera.

Nel detto statuto sono stabilite le funzioni del Consiglio generale d'amministrazione dell'ente, del Comitato esecutivo e del direttore tecnico per il personale. Infine, sono regolati i rapporti tra il Municipio e l'ente.

Concentrazioni siderurgiche germaniche. — Alla fusione delle Imprese siderurgiche principali della Germania centrale (*Eisenhandelsgesellschaft*) è seguito ora

un concentramento simile delle principali Ditte sassoni negozianti in ferro. Al nuovo Consorzio aderirono pure varie firme di Berlino.

Il capitale della nuova Società ascende a due milioni di marchi; la sede è a Dresda.

MEMORANDUM PRATICO. GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Grosseto (26 novembre, ore 10.30, un.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato per alloggio e magazzino di bonifica presso la stazione di Scarlino, per L. 34,250. Dep. L. 1700 e L. 700 per spese. Cauzione definitiva decimo. Ultimazione 1 anno, Documenti sino al 23 novembre.

Amministrazione Provinciale di Novara (28 novembre, ore 13). — Appalto della manutenzione biennale del tronco della strada provinciale Torino-Svizzera da Buronzo a Gattinara, per annue lire 11,180. Dep. provv. L. 5000. Fatali 15 dicembre, ore 11.

Municipio di Genova (29 novembre, ore 14, un.). — Appalto dei lavori di pavimentazione di piazza Cavour e via Carlo Alberto, per L. 20,080. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 600. Consegna lavori 30 giorni.

Municipio di Roma (29 novembre, ore 11, un.). — Appalto dei lavori stradali seguenti: 1° lotto, costruzione dei fognoli e dei marciapiedi con ciglio e pavimento di pietra in alcune strade dei quartieri ai Prati di Castello, per L. 19,500; 2° lotto, selciatura della partita carrabile della piazza Cola di Rienzo, per L. 7500. Dep. provv. L. 975 per 1° lotto, L. 400 per 2° lotto. Consegna lavori 1° lotto 50 giorni, 2° lotto 20 giorni. Cauzione 1° lotto L. 1950, 2° lotto L. 750. Dep. spese 1° lotto L. 350, 2° lotto L. 200.

Municipio di Gropparello (Piacenza) (30 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale che parte dalla valle di Gropparello e arriva all'abitato di Mirandola, con diramazione alle case dei Rossetti, di m. 1752.49, per L. 8800; 2° costruzione della strada comunale obbligatoria verso Velleia di Lugagnano di m. 1828.97, per L. 8900. Dep. provv. L. 350 per ogni lotto. Cauz. L. 800.

Municipio di S. Felice Circeo (Roma) (30 novembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio scolastico in quel Comune, provv. agg. per L. 13,900.

Municipio di Briosco (Milano) (30 novembre, ore 12, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione di un caseggiato scolastico nella Frazione di Capriano, per L. 9182.90. Ultimazione lavori 4 mesi. Dep. provv. L. 940.

Municipio di Pontassieve (Firenze) (30 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di muratura e provviste occorrenti all'ampliamento del cimitero comunale in servizio della parrocchia di S. Michele Arcangelo al Pontassieve, per L. 11,271.44. Dep. provv. L. 1100. Fatali 7 dicembre, ore 12.

Municipio di Lesina (Foggia) (30 novembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto dell'impianto ed esercizio in quell'abitato di un macchinario per la pubblica illuminazione elettrica con molino, per 25 anni, col canone annuo di L. 3500. Fatali 17 dicembre, ore 12.

Società mandamentale di tiro a segno nazionale di Larino (30 novembre, ore 11). — Appalto dei lavori di sistemazione del poligono di tiro, provv. agg. al sig. Di Penta Raffaele per L. 9176, e quindi in grado di ventesimo al sig. Calvitti Giambattista di Francesco.

R. Prefettura di Potenza (2 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la bonificazione idraulica del territorio di Metaponto compreso fra i fiumi Bradano e Basento, dal mare al piede delle prossime colline, escluse le opere che allo stesso scopo impegnano le ferrovie Taranto-Reggio e Metaponto-Napoli, provv. agg. col ribasso del 5 0/0 e cioè per L. 1,234,725.61. Dep. provv. L. 50,000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Lecce (5 dicembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di bonifica delle paludi Chidro e Tamari in quella provincia, per L. 33,060, delle quali L. 29,080.67 a base d'asta e L. 3979.93 a disposizione dell'Amministrazione per pagare i com-

pensi d'espropriazione, le opere impreviste e le indennità di sorveglianza. Offerte fino al 4 dicembre. Consegna lavori 12 mesi. Documenti fino al 27 corr. Dep. provv. L. 1400. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Foggia (5 dicembre, ore 10, termini abbrev.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla colmata a breccia con difesa in sasso pel bonificamento della gronda bassa del lago Varano, denominato palude di Cagnano Varano, per complessive L. 186,500. Consegna lavori 24 mesi. Docum. fino al 26 novembre. Dep. provv. L. 6000. Cauz. decimo. Fatali senza ulteriore avviso fino al 10 dicembre, ore 12.

Amministrazione Generale R. Albergo dei Poveri di Napoli e degli Ospizi e Stabilimenti dipendenti (5 dicembre, ore 14, unico defn.). — Appalto dei lavori occorrenti alla riparazione di tutto l'apparecchio meccanico impiantato ad uso della lavanderia a vapore nella Casa Centrale del R. Albergo, con surroga di alcuni apparati meccanici principali, il tutto a collocarsi debitamente a posto pel completo funzionamento della lavanderia stessa con l'aggiunta di una stufa a, fornirsi ed impiantarsi a scopo di disinfezione, per L. 8280. Consegna lavori 90 giorni. Dep. provv. L. 800. Deposito spese L. 250.

R. Prefettura di Genova (5 dicembre, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di consolidamento della frana di Gorreto fra i km. 62 e 63 del tronco dal confine Liguria a Castel di Lozzo della strada nazionale n. 36, per complessive L. 11,448.52. Docum. fino al 25 novembre. Dep. provv. L. 800. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Lecce (6 dicembre, ore 10, un. def.). — Appalto delle opere di bonifica dei piccoli stagni presso Torre S. Isidoro, in territorio del Comune di Nardò, per L. 16,080; delle quali L. 13,906.13 a base d'asta e L. 2173.87 a disposizione dell'Amministrazione per pagare i compensi, le opere impreviste e le indennità di sorveglianza. Offerte fino al 5 dicembre. Consegna lavori 12 mesi. Docum. fino al 28 novembre. Dep. provv. L. 500. Cauzione decimo.

R. Prefettura di Foggia (6 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la colmata a breccia con difesa in sasso pel bonificamento della gronda bassa del lago Varano, denominato palude di Carpino, per complessive L. 167,100. Consegna lavori 24 mesi. Docum. fino al 26 novembre. Depos. provv. L. 600. Cauz. decimo. Fatali senza ulteriore avviso fino al 12 dicembre, ore 12.

Municipio di Cortenuova — Bergamo (7 dicembre, ore 13). — Appalto delle opere e somministrazioni per la costruzione del nuovo edificio per le scuole e uffici municipali di Cortenuova, per complessive L. 20,300. Consegna lavori 180 giorni. Depos. provv. L. 600. Cauz. L. 3000. Fatali 23 dicembre, ore 14.

R. Prefettura di Lecce (7 dicembre, ore 10, un. def.). — Appalto delle opere di bonifica della palude Rotonda o di S. Crispieri in quella provincia, per L. 32,920; delle quali L. 24,457.66 a base d'asta e L. 7462.34 a disposizione. Cons. lav. 12 mesi. Doc. fino al 29 corr. Dep. provv. L. 1200. Cauz. decimo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Novembre 12	Novembre 19
Azioni Ferrovie Riella	L. 568	568
» » Mediterranee	457	457
» » Meridionali	735 50	743.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	428.50	428.50
» » (2ª »)	413	418
» » Secondarie Sarde	261	267
» » Sicule	686	686
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D. »	359	360
» » Cuneo 3 0/0	395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	98	99
» » Mediterranee 4 0/0	505.50	508.50
» » Meridionali	355.50	365.25
» » Palermo-Marsala-Trapani »	310.50	314
» » 2ª emiss. »	314.50	315.50
» » Sarde, serie A.	363	363.50
» » serie B.	363	363.50
» » 1879	363	363.50
» » Savona	389	385
» » Secondarie Sarde	513.50	515.50
» » Sicule 4 0/0 oro	517	517
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	383.50	383.50

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 12^a Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1904

REPER PRINCIPALI

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	119,658	2,760	24,050	215,784	2,629	364,891	618	590
1903	116,067	2,690	22,778	201,397	1,675	344,602	618	558
Differenze nel 1904	+ 3,591	+ 70	+ 1,272	+ 14,387	+ 954	+ 20,289	»	+ 32
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1904.								
1904-905	1,400,075	30,733	226,063	2,048,868	18,605	3,724,344	618	6,026
1903-904	1,356,422	27,475	218,044	1,907,676	17,985	3,527,602	618	5,708
Differenze nel 1904-905	+ 43,653	+ 3,258	+ 8,019	+ 141,192	+ 620	+ 196,742	»	+ 318
REPER COMPLEMENTARI								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	45,212	762	17,981	84,021	2,677	100,633	482	209
1903	44,724	924	13,584	83,844	2,941	100,217	482	208
Differenze nel 1904	+ 488	- 162	+ 4,397	+ 1,177	+ 736	+ 416	»	+ 1
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1904								
1904-905	528,999	11,938	99,649	341,190	8,339	990,115	482	2,054
1903-904	505,300	10,891	87,480	339,635	4,399	938,705	482	1,947
Differenze nel 1904-905	+ 23,699	+ 1,047	+ 12,169	+ 10,555	+ 3,940	+ 51,410	»	+ 107
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	3,681	273	2,357	5,024	»	11,335	23	493
1903	4,695	262	1,497	3,713	»	10,167	23	442
Differenze nel 1904	- 1,014	+ 11	+ 860	+ 1,311	»	+ 1,168	»	+ 51
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1904.								
1904-905	67,981	2,299	19,014	43,403	31	132,728	23	5,771
1903-904	63,256	1,923	11,817	35,864	31	112,891	23	4,908
Differenze nel 1904-905	+ 4,725	+ 376	+ 7,197	+ 7,539	»	+ 19,837	»	+ 863



SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima sedente in Roma — Capitale L. 20 milioni interamente versato (ammortizzato per L. 69,000)

CONVOCAZIONE DELL'ASSEMBLEA GENERALE.

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale è convocata per il giorno di sabato, 26 corrente mese, alle ore 14, presso la Sede sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1. — Relazioni del Consiglio d'Amministrazione e dei Sindaci — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1904 e della ripartizione degli utili;
2. — Nomina dei Consiglieri d'Amministrazione;
3. — Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.

Gli Azionisti, possessori di Azioni al portatore, per intervenire all'Assemblea generale, debbono depositare dette Azioni almeno otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 18 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede sociale (piazza Grazioli, n. 5) o la Banca d'Italia o Banca Commerciale Italiana o Credito Italiano. — **Palermo:** presso la Direzione Generale della Società (Ufficio Cassa) o la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Bologna, Porto Maurizio e Venezia:** presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia — **Catania, Genova, Livorno:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Firenze:** presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali o la Banca Commerciale Italiana o il Credito Italiano. — **Messina:** presso la Banca d'Italia o la Banca di Messina o la Banca Commerciale Italiana. — **Milano:** presso la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana o il Credito Italiano. — **Napoli:** presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee o la Banca d'Italia o la Banca Commerciale Italiana. — **Torino:** presso il Banco L. Marsaglia o la Banca Commerciale Italiana. — **Basilea:** presso la Basler Handels Bank. — **Berlino:** presso la Berliner Andels Gesellschaft. — **Francoforte s/M:** presso la Dresdner Bank. — **Ginevra:** presso il Crédit Lyonnais. — **Londra:** presso i sig. P. P. Rodocanachi e C. — **Trieste:** presso la Filiale dell'Imperiale e Reale privilegiato Stabilimento Austriaco di Credito.

Roma, 5 novembre 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 »	5895	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

**La più pratica, la più solida,
la più perfezionata**

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Se trouvent dans toutes les gares, et à la
Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

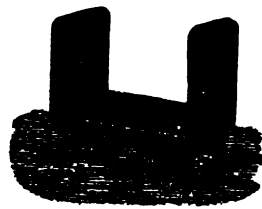
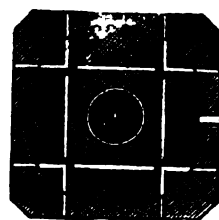
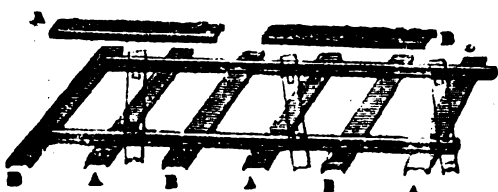
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



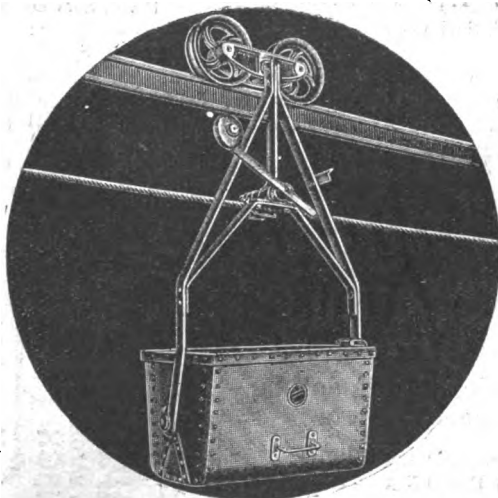
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Andegari, 8 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite da staccatura, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi imputrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Perdoni direttore generale

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Ann.	Sem.	Trin.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 20	15	8
Un numero separato centesimi 50			
» arretrato » 60			



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — T.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Organizzazione del servizio economico nelle linee a piccolo traffico delle grandi ferrovie e nelle ferrovie secondarie (Cont. e fine).* — *Ancora il bilancio della rete federale Svizzera per il 1903.* — *Le ferrovie belghe dello Stato (Nota della relazione Rubini - Cont. e fine).* — *Le ferrovie in Grecia.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO ECONOMICO NELLE LINEE A PICCOLO TRAFFICO DELLE GRANDI FERROVIE E NELLE FERROVIE SECONDARIE

Relazione dell'ing. G. ROCCA
al prossimo Congresso internazionale ferroviario.

(Cont. e fine — Vedi N. 47).

La Società dell'Adriatico applicò il servizio economico sulla linea Bologna-S. Felice in virtù d'una legge speciale 7 febbraio 1901, che precedette di qualche mese quella generale del 9 giugno 1901.

Il servizio economico si era applicato in quasi tutte le sue disposizioni: abolizione delle barriere mobili in quasi tutti i passaggi a livello; diminuzione del numero dei guardiani; ispezione della linea una volta sola al giorno; stazioni a servizi limitati; direzione del movimento dei treni tolta al capo stazione e affidata al capo treno; tariffe viaggiatori e merci indipendenti da quelle del resto della rete, ecc.

Le misure adottate sulla Bologna-S. Felice dovevano servire di modello per le altre linee dove si era proposto il servizio economico e infatti esse furono applicate tali e quali alle linee Foggia-Lucera e Foggia-Manfredonia.

Ma l'adozione delle tariffe indipendenti rendeva necessaria una nuova spedizione, nelle stazioni di diramazione, delle merci aventi provenienza o destinazione al di là della linea; « l'esperienza ha mostrato », dice la Società « che questa seconda spedizione è non soltanto costosa, ma poco pratica e che costituisce un ostacolo pel commercio ».

Si modificò allora il sistema e nelle applicazioni successive del servizio economico non si portò alcuna variazione al servizio delle merci.

Il servizio economico è istituito in ogni linea per decreto reale. Un decreto ministeriale permette l'abolizione della seconda classe e regola le tariffe viaggiatori e la base delle tariffe merci, secondo le disposizioni generali adottate dalla Società dell'Adriatico pel servizio economico; sono conservati i biglietti d'andata e ritorno, quelli a metà prezzo per fanciulli e di riduzione per militari.

Un altro decreto ministeriale regola le condizioni tecniche dell'esercizio sulla base dell'appendice del 22 marzo 1900, al Regolamento sulla polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Esso autorizza l'abolizione delle barriere in alcuni passaggi a livello, limitando allora la velocità a km. 35 (articolo 2); la visita della linea limitata a una sola volta al giorno (art. 3); l'abolizione del carro scudo (art. 5); l'applicazione delle Regole per la circolazione dei treni sulle linee a servizio economico, approvata dal Ministero il 3 novembre 1902 (art. 6); la costituzione in tutte le stazioni a servizio ridotto del personale fisso con agenti assunti in servizio temporaneo (art. 7).

Le linee Adriatiche attualmente sottoposte al servizio economico sono:

Bologna-S. Felice-Poggio Rusco (km. 60); Foggia-Lucera (km. 24); Foggia-Manfredonia (km. 34); Brescia-Iseo (km. 24); Barletta-Spinazzola (km. 66); Rocchetta-Gioia del Colle (km. 140); Treviso-Motta (km. 35); Brescia-Cremona (km. 51); Lecce-Otranto (km. 48); Zollino-Gallipoli (km. 35); Casarsa-Spilimbergo (km. 19); Giulianova-Teramo (km. 29). In totale dunque km. 567.

Queste linee non sono staccate dal resto della rete e dipendono per diversi servizi dagli ispettori del movimento, della trazione e della manutenzione.

Il Governo non ha richiesto su queste linee l'aumento del numero dei treni, poichè i primi esperimenti che erano stati fatti avevano dimostrato che i risultati di questa disposizione erano disastrosi per la Società.

La Società Adriatica si mostra soddisfatta dei risultati ottenuti e dichiara di avere l'intenzione di conservare il servizio economico, con alcune modificazioni però, quali, ad esempio, l'abolizione delle tariffe speciali per le merci. Si ristabilirebbero le tariffe in vigore per il resto della rete, il che permetterebbe di abolire l'ufficio di spedizione nelle stazioni di diramazione (4). Finalmente si cercherà di ridurre al minimo il numero dei treni.

La Società afferma che in alcune linee il numero dei viaggiatori è quadruplicato dopo l'adozione del servizio

(1) Questa disposizione è stata adottata definitivamente il 1° luglio ultimo scorso.

economico. Essa osserva tuttavia « che questo aumento è dovuto quasi interamente ai viaggiatori di piccoli percorsi », il che dimostra che il ribasso delle tariffe ha servito a battere la concorrenza prima fatta alle ferrovie dagli altri mezzi di trasporto (vetture ordinarie, ecc.).

**

La terza delle grandi reti italiane, quella Sicula, dichiara di non avere fatto applicazioni del servizio economico. Tuttavia essa ha introdotto nel servizio di alcune stazioni delle semplificazioni, cui avremo occasione di accennare in seguito.

Le Ferrovie Secondarie della Sardegna hanno adottato da circa un anno sulle loro linee il regime economico.

L'accoglienza fatta dal pubblico al nuovo genere di servizio è stato piuttosto sfavorevole per quanto si riferisce alle semplificazioni introdotte nel servizio delle stazioni.

Si è realizzata col servizio economico una notevole riduzione nel numero dei guardiani.

La diminuzione delle spese non può però ancora essere valutata.

La linea Arezzo-Fossato esercitata dalla Società dell'Appennino Centrale è pure a regime economico, se non legalmente, di fatto.

La Società Veneta per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie secondarie in Italia, dichiara di non avere che la Ferrara-Copparo sottoposta alla legge sulle ferrovie economiche e tram a trazione meccanica del 27 dicembre 1896. In realtà però tutte le sue linee sono esercitate a regime economico dal punto di vista dell'organizzazione amministrativa.

Linee a regime economico all'estero. — Per questa parte, ci limiteremo alla riproduzione d'un quadro riassuntivo dove sono indicate le grandi Società che hanno una parte delle loro linee sottoposte a regime economico (senza che siano fatte distinzioni sul significato vero di questa parola), l'ampiezza delle loro reti, e quella delle linee a regime economico.

Non si è fatta menzione delle Società secondarie, poichè il distinguere in esse secondo le varie dichiarazioni, le linee a servizio economico dalle altre avrebbe fatto risultare delle contraddizioni troppo evidenti, dovute, senza dubbio, non solo alle diverse condizioni delle linee, ma soprattutto a diverso apprezzamento personale.

Linee a servizio economico delle grandi reti.

SOCIETÀ	Lunghezza della rete km.	Lunghezza delle linee a regime economico a scartamento normale
<i>Italia.</i>		
Mediterranea	5825	500
Adriatica	5820	570
<i>Francia.</i>		
Orléans	7008	227
Ovest	5590	1242
Nord	3750	1656
<i>Belgio.</i>		
Stato	4057	230
<i>Russia.</i>		
Riazono-Ouralsk	2697	2190
<i>Colonie inglesi.</i>		
Nuova Galles del Sud	4353	413
<i>Danimarca</i>		
Stato	1767	210

MISURE ADOTTATE PER L'ESERCIZIO ECONOMICO. — In questa parte della relazione l'ing. Rocca accenna a quelle linee dell'Italia e dell'estero dove sono applicate quelle varie misure, cui si è accennato nei precedenti paragrafi, per attuare l'esercizio economico su linee in condizioni ordinarie, su linee a traffico limitato o anche su linee principali. La relazione è basata su 48 risposte avute ad un apposito questionario, ufficialmente inviato alle varie Amministrazioni ferroviarie aderenti al Congresso.

Noi ci limiteremo ancora a riassumere quanto riguarda

l'Italia e a soli cenni su quanto di più notevole si riferisce all'estero.

1) In Italia la *soppressione delle chiusure* si ha soltanto sulla linea Ferrara-Copparo della Società Veneta. Questa soppressione è legalmente autorizzata sulle linee a servizio economico, in cui la velocità dei treni non superi i 35 km. all'ora; ma siccome le chiusure esistevano fin dall'origine, nè l'Adriatica, nè la Mediterranea, nè le Ferrovie Secondarie Sarde si sono valse di questa autorizzazione.

Moltissime linee anche principali dell'estero sono senza chiusura.

2) Su alcune linee Adriatiche a servizio economico, sulla Ferrara-Copparo summenzionata, sulle Secondarie Sarde e sull'Arezzo-Fossato esistono *passaggi a livello senza barriere mobili*. Ciò si verifica anche in alcune linee della Francia, del Belgio, della Gran Bretagna e Colonie, ecc., e in quasi tutte le linee della Rumania.

3) In Italia la *visita della linea si fa una sola volta al giorno* nelle ferrovie economiche dell'Adriatica, nella Ferrara-Copparo e nell'Arezzo-Fossato.

In Francia ciò è ammesso per tutta la rete dello Stato e sulle reti a servizio economico dell'E e dell'O.

La soppressione della sorveglianza ai passaggi a livello poco importanti e la riduzione della visita a una sola volta al giorno permettono una notevole riduzione nella spesa di manutenzione e sorveglianza, potendosi questa affidare a squadre mobili d'operai, sopprimendo tutti i caselli di guardia, salvo ai passaggi a livello più importanti, dove però il servizio può anche essere disimpegnato da donne.

4) E' difficile dare una definizione delle *stazioni a servizio limitato*. In generale si tratta di stazioni dove si adottano misure speciali per ridurre le spese d'esercizio.

In Italia, ai primordi del servizio economico, l'Adriatica adottò per questo delle tariffe merci semplicissime, per diminuire il servizio d'accettazione e spedizione. Abbiamo però avuto occasione di notare che questa disposizione non è più in vigore.

Fra i provvedimenti che possono permettere una diminuzione del personale delle stazioni si possono citare:

- a) direzione del movimento dei treni sottratta alla stazione, il che permette minori esigenze nel reclutamento del personale;
- b) uso del telefono;
- c) centralizzazione delle manovre dei segnali;
- d) apparecchi di sicurezza (p. es., serrature Bouré) per risparmiare gli agenti alla sorveglianza degli scambi;
- e) concorso del personale del treno nella manutenzione delle merci e nelle manovre dei vagoni;
- f) soppressione dei segnali a distanza per la protezione delle stazioni;
- g) concorso del pubblico interessato al carico e allo scarico delle merci, alle manovre dei vagoni, ecc.

5) In Italia la *soppressione dei segnali a distanza per la protezione delle stazioni* è effettuata in alcune linee dell'Adriatica. All'estero lo è in alcune linee della Francia, Russia, Svizzera, Danimarca e in quasi tutte quelle della Tunisia e dell'Egitto.

6) Su alcune linee dell'Adriatica e sull'Arezzo-Fossato *gli incroci dei treni non si fanno*, in massima, che nelle stazioni a servizio normale.

7) In Italia nessuna ferrovia ha ancora adottata la *sostituzione del telefono al telegrafo*; ciò è invece già stato fatto senza inconvenienti in alcune linee a servizio economico della Francia, della Svizzera, dell'Egitto, ecc.

8) La *soppressione d'una classe di viaggiatori* è una misura che ha un'influenza diretta e sensibile sulla composizione dei treni, che permette di ridurre, diminuendo quindi le spese d'esercizio. Si arriverà forse a questa soppressione in modo definitivo e generale; molte linee della Gran Bretagna e della Germania l'hanno già fatta. La classe soppressa è generalmente la seconda. Si offre così ai viaggiatori di seconda muniti di biglietti circolari, d'abbonamento, ecc., il vantaggio di prendere posto in prima, in quei treni in cui la seconda è soppressa.

La Mediterranea e l'Adriatica hanno già ridotte a due sole le classi nelle linee a servizio economico.

Le Secondarie Sarde lo hanno fatto per tutta la rete.

In Francia si tende invece a sopprimere la prima classe.

9) La distribuzione dei biglietti nel treno, dapprima introdotta tanto dall'Adriatica che dalla Mediterranea nelle linee a servizio economico, è stata presto soppressa.

Altrettanto è avvenuto in quasi tutte le linee francesi a regime economico.

10) In Italia i treni leggeri (non superiori ai 16 assi) sono legalmente istituiti dal regolamento 22 marzo 1901, con le facilitazioni pel loro movimento, di cui si è fatto parola nel numero precedente.

La Mediterranea ha in servizio treni leggeri nella Milano-Varese-Porto Ceresio e l'Adriatica nella Lecco-Colico-Sondrio-Chiavenna e nella Verona-Treviso.

In Francia essi sono stati permessi col decreto 1° marzo 1901 e quindi istituiti su alcune linee dell'Orléans e dell'Ovest e su tutte quelle dello Stato.

11) Alla questione: Impiegate un materiale mobile speciale per servizi economici? le risposte pervenute al relatore sono state tutte negative. Ciò si spiega riflettendo che il problema tecnico è legato alle ragioni finanziarie, che impediscono l'acquisto di materiale adatto; inoltre anche le linee a servizio economico fanno parte delle grandi reti, onde un materiale mobile speciale per quelle intralcia il servizio generale; finalmente la soluzione da adottare deve anche tener conto dell'interesse generale della Società esercente, nel senso che bisogna pure che il vecchio materiale mobile della rete sia utilizzato fino a che può esserlo, e le linee a piccolo traffico costituiscono appunto lo sbocco naturale di questo materiale.

12) Ultima questione è quella delle vetture automotrici, di cui abbiamo più volte avuto occasione di parlare. Ci limiteremo quindi ad esprimere col relatore l'opinione che l'esercizio economico delle linee a traffico limitato deve trovarsi principalmente nell'uso bene inteso delle vetture automotrici.

CONCLUSIONI. — Il relatore conclude così:

Tendenza attuale della legislazione, in molti paesi, a rendere più liberali le disposizioni concernenti le linee a piccolo traffico e i treni leggeri.

Sforzo di numerose amministrazioni per dotare le linee a traffico limitato di una organizzazione atta a renderne l'esercizio più economico.

Differenti semplificazioni introdotte nel servizio della via, delle stazioni e dei treni.

Tutto questo insieme di fatti dimostra il bisogno universalmente sentito di distinguere l'esercizio delle linee principali da quello delle altre, che indifferentemente possono chiamarsi secondarie, economiche, a traffico limitato, ecc.

Se questa distinzione fosse stata fatta fin dall'origine delle ferrovie, la questione che attualmente ci occupa non sarebbe mai esistita.

Si sarebbe trovato naturalissimo che regole diverse servissero per l'esercizio di linee che si trovano in condizioni diverse, che si avessero cioè maggiori esigenze per le linee percorse da più dozzine di treni, dove si raggiungono grandi velocità e si percepiscono dozzine di migliaia di lire di prodotto chilometrico, che non per quelle a piccolo traffico, con qualche migliaio di lire di reddito chilometrico e due o tre coppie di treni, a velocità moderate.

Ma questa distinzione, indicatissima al principio, è più difficile a realizzarsi oggigiorno, poichè ha contro sé le tradizioni.

E' perciò che le facilitazioni di esercizio che la legislazione è chiamata a sanzionare, passano agli occhi del pubblico come un favore accordato alle Società esercenti, favore che si crede di avere il diritto di mercanteggiare, per ottenerne un aumento dei treni, diminuzione di tariffe, ecc.

E' perciò che il pubblico si mostra piuttosto diffidente verso l'esercizio economico, come se esso implicasse una degradazione della linea, che ferisce l'amor proprio delle

popolazioni che se ne servono e consacra delle disposizioni svantaggiose pel pubblico.

E' così finalmente che alcune Compagnie esercenti esitano ad uscire dalle vecchie rotaie dell'esercizio ordinario, per paura di responsabilità, per difetto di iniziativa, per la difficoltà di riorganizzare il servizio su nuove basi.

La parola economico può essere la causa della diffidenza che il sistema solleva e degli ostacoli che incontra, poichè questa parola dà l'idea d'un qualche cosa d'imperfetto e fa pensare che l'economia si ottenga a detrimento della sicurezza dell'esercizio e della comodità del pubblico.

Nulla vi è invece di tutto ciò, poichè in realtà non si tratta che di proporzionare il servizio alle esigenze della via. Sarebbe quindi da augurarsi che il prossimo Congresso internazionale ferroviario stabilisse l'esatta portata della parola « economico ».

Sarebbe altresì utile che un voto del Congresso da un lato provocasse una riforma liberale della legislazione e dall'altro spingesse le Amministrazioni ferroviarie a seguire risolutamente la nuova direzione, verso cui già sono avviate alcune Compagnie che forniscono incoraggianti esempi di servizi economici.

Il relatore ha certamente portato un notevole contributo al raggiungimento di questo scopo e noi ci auguriamo che il prossimo Congresso faccia suoi i voti dell'ing. Rocca.

ANCORA IL BILANCIO DELLA RETE FEDERALE SVIZZERA

per il 1905

Si legge nel *Journal des Debats* del 17 novembre un nuovo articolo che rileva e conferma i risultati negativi dell'esercizio di Stato. Ecco l'articolo:

Noi abbiamo avuto l'occasione, tempo fa, di parlare ai nostri lettori del rapporto redatto, a norma del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie federali svizzere, dal suo presidente Casimiro d'Arx. Questo rapporto è stato presentato, il 30 settembre scorso, in appoggio del bilancio delle Ferrovie federali svizzere per il 1905. Noi non possedevamo allora il suo testo integrale che ci perviene oggi col *Feuille Fédérale Suisse*, del 2 novembre 1904. Le cifre che noi avevamo dato, secondo gli estratti pubblicati dai giornali svizzeri, ci apprendevano che le previsioni del Consiglio di amministrazione per il 1905, non erano precisamente ottimiste. Il bilancio del conto profitti e perdite dava, in previsione, per il 1905, un'eccedenza di spese, cioè un deficit di 2,088,000 di franchi.

E' dunque un aggravamento di oneri per l'anno prossimo, malgrado che si preveda un'eccedenza di prodotti, superante i due milioni di franchi la cifra dell'anno 1904.

Le spese aumentano più che i prodotti; ecco il fatto sintomatico, saliente di questa amministrazione di Stato, posta nondimeno, sotto molti punti di vista, in buone condizioni di esercizio.

Del resto i membri del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie federali svizzere hanno scontato, tanto che potevano, l'aumento del traffico. Così il d'Arx può scrivere che il deficit per il 1905 non si allontanerà molto dai due milioni previsti.

Non dissimula nemmeno che questa situazione diverrà più gravosa nel 1906, quando bisognerà inscrivere nel bilancio l'aumento triennale degli onorari. Pensa dunque con giusta ragione, che la posizione finanziaria delle Ferrovie federali, merita tutta la sollecitudine delle autorità della Confederazione.

Il Consiglio di amministrazione, del resto, sempre per la penna del signor d'Arx, si toglie ogni responsabilità dinanzi a questo stato di cose. Scrive chiaramente: « Bisogna riconoscere che a voler tutto in una volta portare dei grandi miglioramenti negli stipendi e nei salari, aumentare il personale per soddisfare alle esigenze della legge sul la-

voro, alleggerire le tariffe viaggiatori e le tariffe merci e seguire un programma che comporta, in tutta l'estensione della rete federale, delle numerose costruzioni e ricostruzioni, si può aver forse camminato troppo in fretta, e che, in ogni caso, una grande circospezione ed una prudenza grande si impongono, finchè la situazione sia interamente consolidata. Tutta la questione si risolve nella possibilità di questo miglioramento che noi consideriamo come poco probabile in un paese a governo democratico ove le incessanti domande dei salariati dallo Stato sono quasi sempre ascoltate, e in ragione dell'interesse elettorale che spinge a soddisfarle.

I governi democratici, lo si è già detto, non sono dei governi economici. La Svizzera non ha ancora finito di farne l'esperienza.

Il signor d'Arx si lusinga invano se crede che basteranno pochi anni di prudenza per consolidare la situazione delle Ferrovie federali.

Nel messaggio del Consiglio federale all'assemblea federale, circa il bilancio ferroviario per il 1905, il presidente della Confederazione si consola come può del deficit annunciato per l'anno prossimo e per gli anni a venire. In virtù dell'adagio che, nel regno dei ciechi, i monocoli sono re, confronta il coefficiente d'esercizio — il rapporto delle spese ai prodotti — delle Ferrovie federali a quelli delle Ferrovie esercitate da altri Stati. Ricorda pure che — secondo le indicazioni recenti pervenute al Governo federale — il coefficiente di esercizio si è elevato: per le Ferrovie dell'Impero, in Alsazia Lorena, a 73.8 0/0, per quelle dello Stato bavarese a 72.4 0/0, per quelle del Baden a 72 0/0, per lo Stato di Sassonia a 71.1 0/0. In Svizzera è stato nel 1904 del 70 0/0 e si prevede per il 1905 in 69.3 0/0 ciò che d'altronde è poco differente.

Non è migliorato perchè, nel 1903, non superava il 65.5 per cento.

Ciò fa in due anni un aumento del 5 0/0. Un solo coefficiente di una rete di Stato, quello delle ferrovie di Stato di Prussia e di Assia, che è vicino al 60 0/0, è inferiore a questo.

Da queste considerazioni risulta che la Svizzera non attraversa, per quanto riguarda le ferrovie, una crisi passeggera; essa è bene impegnata in una via ove non troverà le eccedenze di prodotti, promessi all'epoca del riscatto. Questa situazione dipende da condizioni che sarà impossibile sopprimere.

LE FERROVIE BELGHE DELLO STATO

Nota della Relazione RUBINI.

(Continuazione è fine — Vedi N. 47).

D) *Direzione dell'esercizio*, retta da un amministratore, con un ispettore generale aggiunto, e formata di tre reparti, a capo dei quali stanno ispettori di direzione o ispettori generali, e cioè: personale; contenzioso; movimento (treni viaggiatori e accidenti, treni merci, materiale).

Servizio commerciale:

tariffe viaggiatori e bagagli, sorveglianza delle ferrovie concesse e vicinali, reclami per avarie, ecc.;

tariffe merci, tassazioni, informazioni commerciali.

Questi reparti sono suddivisi in 14 Uffici, retti da capi-divisione e capi-ufficio, e cioè:

Personale. — 1° Ufficio. Controllo del personale, classificazione delle stazioni, traslochi di funzionari e capi-stazione, bilanci, crediti.

2° e 2° bis Ufficio. Traslochi d'impiegati, rimpiazzi, nomina di capi-stazioni, capi-fermata, indennità di trasloco, congedi.

3° Ufficio. Reclutamento guardiani, fattorini, cauzioni, promozioni, indennità, reclami.

4° Ufficio. Operai, salari.

5° Ufficio. Traduzioni tedesche, inglesi, ecc., pei diversi Uffici.

6° Ufficio. Traduzioni di atti in fiammingo pei diversi servizi.

Contenzioso. — 15° Ufficio. Accidenti, liti, contabilità, dati pei consuntivi.

Treni viaggiatori e accidenti. 22° Ufficio. Servizio treni viaggiatori e misti, vetture dirette, vagoni-letto, ripartizione del materiale pei treni viaggiatori.

23° Ufficio. Piccolo materiale dei treni, soccorsi ai feriti, polizia dei treni e delle stazioni, vendite giornali, controllo biglietti viaggiatori, reclami, istruzioni pel servizio treni, visite doganali.

24° Ufficio. Servizio guardiani (residenze, pernottazioni, ecc.), pubblicazione degli orari, ecc.

33° Ufficio. Accidenti, biblioteca, acquisto e distribuzione carte e documenti.

Treni merci. — 25° Ufficio. Servizio treni merci, premi di regolarità.

26° Ufficio. Trasporti di qualsiasi specie coi treni merci, servizio di scorta.

28° Ufficio. Schemi di convenzione per l'esercizio di tratti comuni, accordi per lavori.

27° Ufficio. Nuove stazioni e fermate, *buffets*, ristoranti, facchinaggio.

Materiale. — 29° Ufficio. Impiego e ripartizione del materiale merci ed attrezzi di carico.

30° Ufficio. Convenzioni per scambio di materiale, contabilità vetture private, contabilità del materiale.

31° Ufficio. Percorrenze del materiale dello Stato su linee estere.

32° Ufficio. Percorrenze di materiale di Compagnie corrispondenti su linee dello Stato, istruttoria sui ritardi relativi.

Tariffe viaggiatori e bagagli; sorveglianza ferrovie concesse e veicoli; reclami per perdite, avarie. — 8° Ufficio. Tariffe viaggiatori e bagagli, abbonamenti, reclami viaggiatori, pubblicità commerciale.

16° Ufficio. Servizio interno, merci, cose giacenti, avarie.

17° Ufficio. Servizio internazionale; merci.

18° Ufficio. Servizio interno e misto, merci, sottrazioni, deficit di peso, ecc.

19° Ufficio. Viaggiatori e bagagli, pacchi postali internazionali, contabilità e statistica.

20° Ufficio. Sorveglianza delle ferrovie concesse in esercizio.

21° Ufficio. Sorveglianza delle ferrovie vicinali.

Tariffe merci, informazioni commerciali. — 9°, 10° e 11° Ufficio. Relazioni commerciali e tariffe in servizio interno e misto, internazionale; pacchi ferroviari fino a 10 kg.; statistiche diverse concernenti il traffico; coordinamento istruzioni sul trasporto merci.

12° e 13° Ufficio. Irregolarità, reclami; rimborsi, dogana, servizi internazionali.

14° Ufficio. Domande di informazioni sui trasporti per ferrovie e per acqua, merci e viaggiatori.

E) *Direzione del controllo prodotti e magazzini*, retta da un direttore d'amministrazione responsabile personalmente della buona gestione del servizio. Egli *vidima tutti i documenti contabili; ne rifiuta la vidimazione, se irregolari, riferendone al segretario generale*. Può sospendere i contabili e sotto-contabili di altre Direzioni. Questa Direzione del controllo è divisa in due reparti, a capo di ciascuno dei quali sta un ispettore di direzione, e cioè: personale, affari generali, contabilità centrale, viaggiatori e bagagli;

merci, servizi interni, misti, postali, piccoli pacchi ferroviari, servizio neerlandese e inglese.

Questi reparti sono suddivisi in 25 Uffici, ognuno dei quali è retto da un capo-divisione o da un capo-ufficio, e cioè:

Personale e affari generali — 1° Ufficio. Personale, ma-

tricola, punizioni, traslochi, preventivi di spese di bilancio.

2° Ufficio. Indennità diverse, operai.

3° Ufficio. Affari generali sulla contabilità dei prodotti, verifiche di cassa, chiusure di gestione, stampati, elementi pei consuntivi, ecc.

Contabilità centrale. — 4° Ufficio. Quadri generali d'entrata e spesa, concordanza e chiusura delle scritture, conto di gestione, ecc.

5° Ufficio. Fondi di sovvenzione, spese di personale, contabilità dei rimborsi, liquidazioni diverse, versamenti al tesoro.

6° Ufficio. Regularizzazione residui e crediti autorizzati. Accentramento della statistica per categorie.

Viaggiatori e bagagli. — 7° e 8° Ufficio. Servizio interno viaggiatori, verifica tassazioni, conto prodotti Società concessionarie, abbonamenti.

9° Ufficio. Bagagli, verifiche, riparto tassazioni, conti con le Società concessionarie, ecc.

Servizio interno merci. — 10°, 11°, 12° e 13° Ufficio. Verifica e riparto tassazioni, servizi di corrispondenza, verifica trasporti per conto del Ministero, facchinaggio.

Servizi misti postali e pacchi; servizi neerlandese e inglese. — 14° Ufficio. Servizi misti e internazionali.

15° Ufficio. Servizi misti, servizi postali.

11° Ufficio. Servizi misti, accentramento delle scritture dei servizi misti ed internazionali.

Servizi internazionali. — 17°, 18°, 19°, 20°, 21° e 22° Ufficio. Servizi internazionali, ripartiti gli Uffici per gruppi di Stati.

Servizio magazzini. — 23° Ufficio. Regolamenti, impianti, bollo, controllo fabbricazione biglietti, controllo acquisti diretti, conto forniture d'ufficio.

24° Ufficio. Controllo dei conti di gestione dei magazzini e depositi, controllo degli approvvigionamenti, verbali di verifica, ecc.

25° Ufficio. Verifica dei quadri del materiale in servizio, inventari, conti materiale fuori uso, scritture.

Sono aggregati al Ministero i *Comitati* e le *Commissioni* seguenti:

Cassa delle vedove e degli orfani e pensioni di riposo (ferrovie, poste e telegrafi);

Cassa di pensione e soccorso degli operai;

Comitato di legislazione (comune coi Ministeri dell'Interno, Istruzione Pubblica e Ferrovie);

Comitato d'amministrazione della massa vestiario dell'Amministrazione delle ferrovie;

Commissione di revisione del materiale ferroviario;

Commissioni di collaudo (*réception*) dell'Amministrazione ferroviaria (distinte pel materiale ed approvvigionamenti, per l'armamento, rotaie, traverse, ecc., e per carta, stampati, forniture d'ufficio, ecc.).

SERVIZI ATTIVI.

I servizi attivi sulla rete sono dal Ministro suddivisi, secondo che giudichi necessario, in rami e questi in gruppi, sezioni, officine, ecc.

I capi-servizio corrispondono col segretario generale, salvo pei documenti regolari della contabilità e per rispondere a richieste di spiegazioni e informazioni, nei quali casi corrispondono direttamente con le rispettive Direzioni centrali.

Fuori dei casi d'urgenza, è vietato ai capi-servizio di fare o impegnare alcuna spesa senza preventiva autorizzazione del Ministero, eccettuato l'impiego degli approvvigionamenti che stanno nei magazzini e depositi pei bisogni dell'esercizio giornaliero.

I capi-servizio dei rami principali, i presidenti delle Commissioni di collaudo (*réception*) rilasciano i certificati di pagamento di acconto e di saldo per rispettive forniture e lavori.

I rami dei servizi sono distinti come in appresso:

Servizio di manutenzione e lavori, diviso in 10 gruppi

di linee e 7 Uffici speciali, diretti da ingegneri-capi (1). I 10 gruppi fanno capo ad Anversa, Arlon, due a Bruxelles, Liegi, Mons, Charleroy, Gand, Hasselt, Namur, Tournai. Ciascuno si divide in tre, quattro sezioni, condotte da capi-sezione o capi-sezioni principali (2).

I 7 uffici principali risiedono a Bruxelles o altrove, e riguardano servizi degli apparati di sicurezza e segnali, di costruzione delle stazioni di Bruxelles, di lavori e progetti, ecc.

Servizio di trazione e materiale, diviso in 7 distretti e 5 servizi speciali, diretti da ingegneri-capi. I distretti fanno capo tre a Bruxelles, uno a Gand, Liegi, Mons e Namur. Ciascun distretto ha sezioni e depositi. I servizi speciali risiedono a Bruxelles o altrove, e riguardano: vetture (con officine a Malines); approvvigionamenti (con servizio di assaggio carboni a Schaerbeek); officine centrali delle locomotive (Bruxelles, Malines, Centbrugge, Luttre, Mons, Louvain); officine centrali dei carri (con 5 depositi); illuminazione e riscaldamento; fabbricazione biglietti.

Servizio di esercizio diviso in 11 gruppi, retti da direttori di servizio (3), i quali risiedono ad Anversa, Arlon, due a Bruxelles, Charleroy, Gand, Hasselt, Liegi, Mons, Namur, Tournai. Ciascun gruppo è suddiviso in sezioni, a capo delle quali stanno ispettori o controllori (4).

Agenzie commerciali, in numero di 6, ciascuna con un rappresentante commerciale, residenti ad Anversa, Basilea, Elberfeld, Francoforte sul Meno, Berlino, Londra, il cui mandato è quello di curare il traffico belga nei riguardi dei traffici internazionali.

Servizio controllo prodotti e magazzini, diviso in 4 circoscrizioni residenti a Bruxelles, Gand, Liegi e Namur, con a capo di ciascuna un ispettore o un direttore di servizio.

Ogni circoscrizione è divisa in 11 sezioni, con a capo di ciascuna un controllore. Nelle singole circoscrizioni vi sono degli uffici di contabilità con un ricevitore capo (5).

Servizio di economato, retto da un direttore di servizio, residente a Bruxelles.

Ufficio delle aste (pubblici incanti).

BILANCI. — Lo stato di previsione delle spese dell'amministrazione delle ferrovie di Stato del Belgio forma un capitolo del bilancio del Ministero di ferrovie, poste e telegrafi e, approvato dalle due Camere, viene approvato con legge.

Il bilancio preventivo dei prodotti e delle spese per le ferrovie stesse, fa parte dello stato di previsione annuale dell'entrata e della spesa dell'amministrazione dello Stato, che viene pure approvato per legge.

Scaduto l'anno, il ministro presenta al Parlamento un consuntivo speciale riguardante le operazioni di bilancio, di amministrazione e di esercizio delle ferrovie (6).

Nel bilancio ordinario sono stanziati i fondi afferenti al solo esercizio delle ferrovie, ivi comprese le spese per rinnovazione dell'armamento e del materiale, nonché i miglioramenti meno importanti alle opere e ai fabbricati.

Per le opere patrimoniali sulle linee in esercizio, per l'aumento di materiale e per la costruzione di nuove ferrovie vengono stanziati speciali fondi, all'uopo emanandosi apposite leggi e provvedendosi con la legge annuale delle entrate e delle spese straordinarie.

(1) Gli ingegneri-capi o principali appartengono alla 5ª e 4ª classe della gerarchia, con stipendi da 5500 a 7000 franchi.

(2) I capi-sezione principali appartengono alla 7ª, 6ª e 5ª classe, con stipendi da 4000 a 6000 franchi.

I capi-sezione appartengono alla 8ª classe con stipendi da 2000 a 4000 franchi.

(3) I direttori di servizio appartengono alla 3ª classe della gerarchia, con stipendi da 7000 a 8000 franchi.

(4) Gli ispettori appartengono alla 5ª e 4ª classe con stipendi da 5500 a 7000 franchi; i controllori appartengono alle classi 8ª, 7ª e 6ª, con stipendi da 3500 a 6000 franchi.

(5) Classe 8ª, 7ª e 6ª della gerarchia, con stipendi da 2700 a 5500 franchi.

(6) Art. 6 della Legge 1º maggio 1834.

CONTROLLO DELLE SPESE. — Le spese dell'amministrazione ferroviaria sono sottoposte alla preventiva vidimazione della Corte dei Conti nei soli casi speciali di grossi appalti per forniture di materiale rotabile e di approvvigionamenti. In generale l'amministrazione provvede ad ogni altra spesa con ordinanze di *crédit ouvert* (somme a disposizione) a favore dei diversi servizi e la Corte vidima preventivamente queste ordinanze. Essa verifica poi in sede consuntiva i rendiconti che le sono rimessi mensilmente, corredati dai documenti giustificativi.

FERROVIE IN GRECIA

Dal rapporto consolare austriaco, comparso nel *Handels Museum*, togliamo i dati seguenti sulla situazione delle ferrovie in Grecia:

Dopo il compimento della linea in costruzione Pireo-Demerly-frontiera turca, che deve riunire la Grecia alla rete continentale, dopo la costruzione di qualche linea dell'interno che rimane a fare, si potrà contare la Grecia nel numero dei paesi che sono meglio dotati di ferrovie.

La statistica ufficiale delle ferrovie greche classifica in quattro categorie le ferrovie esercitate:

Ferrovie in esercizio. — 1) Le ferrovie che sono state costruite a spese dello Stato: linee Myli-Calamata, Missolongi-Agrinio, Diakopht-Kalavryta (ferrovie a cremaliera), rappresentanti in tutto 253 chilometri;

2) Ferrovie che sono state costruite con capitali privati, con una sovvenzione chilometrica dello Stato, con riserva di partecipazione dello Stato ai benefici. Fanno parte di questa categoria le linee Missolongi-Krxoneri e Pirgos-Olimpia, aventi in tutto una lunghezza di 37 chilometri;

3) Ferrovie che sono state costruite con capitali privati con sovvenzione chilometrica dello Stato, ma nelle quali lo Stato non è ammesso alla partecipazione dei benefici che quando questi superano il 70/100 di interesse del capitale impiegato. Queste linee sono quelle Pireo-Atene-Peloponneso e quelle della Tessaglia. Questa categoria comprende le linee più lunghe, poichè esse comportano 635 chilometri;

4) Ferrovie che sono state costruite esclusivamente con capitali privati. Sono le linee Pireo-Atene, Volo-Lechonia, Pirgos-Katakolo, come pure le linee dell'Attica. La lunghezza totale di queste linee è di 110 chilometri.

Queste quattro categorie di linee rappresentano così un totale di 1035 chilometri in esercizio. Le ferrovie greche sono generalmente a scartamento ridotto, ed hanno per la maggior parte lo scartamento di un metro.

La ferrovia a cremaliera Diakotto-Kalavryta non ha che 0.75 di larghezza; la linea locale Volo-Leconia 0.60. Soltanto la linea Pireo-Atene ha 1.44.

Ferrovie in costruzione. — Si costruisce la grande linea di 390 chilometri che andrà dal Pireo a Demerly ed alla frontiera turca, ed avrà 1.44 di scartamento. Inoltre la concessione è data della linea Olimpia-Karyteni, di 55 chilometri.

Ferrovie progettate. — La costruzione delle seguenti linee è in progetto:

	larghezza	lunghezza
Itea-Bialo	m. 1.44	chilom. 38
Kalavryta-Tripolis	» 0.75	» 90
Karytein-Megalopolis . . .	» 1.—	» 15
Kyparissia-Pylos	» 1.—	» 40
Leontarion-Gythion	» 1.—	» 97

In questi ultimi tempi, è stata questione pure dell'impianto di una diramazione fra Patrasso e Kalavryta, indipendentemente dalle comunicazioni che già esistono per mezzo della linea Pireo-Atene Peloponneso e della linea Diakopht-Kalavryta.

In totale 280 chilometri sono in progetto, ai quali bisogna aggiungere ancora la linea Patrasso-Kalavryta. Dopo il compimento di tutte queste linee tanto in esercizio che in progetto o in costruzione, la rete greca conterà 1891 chilometri, senza tuttavia essere completa, perchè resterà da prolungare la linea dal nord-ovest d'Agrinio ad Arta, e poscia riunire queste alle linee della Tessalia. Non si può pensare per il momento ad una rete più fitta in causa del carattere montuoso del paese; carattere che esigerebbe la costruzione di costosi lavori d'arte fra una popolazione relativamente limitata. D'altra parte la situazione economica del paese non permette delle spese di questo genere.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Ferrovie del Mediterraneo.

(Assemblea generale).

Ieri, 25, ebbe luogo a Milano la preannunciata Assemblea generale degli azionisti della Mediterranea.

Presiedeva il Presidente del Consiglio d'Amministrazione conte Sanseverino-Vimercati.

Intervennero 42 azionisti, rappresentanti 104,249 azioni.

Il Segretario, avv. cav. Peregalli, ha dato lettura della elaborata Relazione del Consiglio, che pubblicheremo testualmente, come di consueto, nel prossimo numero, ed il Sindaco, comm. Silvestri, di quella del Collegio Sindacale, che abbiamo pubblicata nel precedente.

Il Presidente aperse quindi la discussione, e sorse l'azionista professore avv. Cogliolo formulando alcune domande, a cui rispose categoricamente il Direttore generale.

Innanzitutto, il comm. Oliva confermò essere intervenuti preliminari accordi col Governo, aventi per iscopo di risolvere in via amichevole e transativa tutti i rapporti di *dare ed avere* fra le due Amministrazioni.

« Da parte nostra, egli disse, abbiamo messa la maggiore buona volontà per addivenire ad accordi, e dobbiamo riconoscere che anche da parte del Governo abbiamo trovato uno spirito di equanimità tale da facilitare gli accordi stessi ».

Circa l'avvenire della Società, il signor Direttore Generale ha chiarito che non si tratta di decidere se vivere o morire dopo il 30 giugno 1905. Lo Statuto contempla già l'esistenza della Società fino al 1906, anche indipendentemente dall'esercizio della rete attuale. Si tratterà dunque soltanto di stabilire il modo col quale la Società abbia ad esplicare la propria attività quando cessi l'esercizio della Rete Mediterranea, al quale uopo verrà indetta al più presto possibile una nuova assemblea per le deliberazioni del caso.

Per le Casse Pensioni, la Società ha provato con le proteste già fatte al Governo di non ritenersi obbligata a concorrere a colmare i *deficit* di quelle Casse, ed in tale senso ebbe nuovamente a ripetere le sue dichiarazioni.

Un'apposita Commissione governativa sta calcolando l'ammontare dei *deficit* anzidetti; ma qualunque sia l'esito a cui questi studi approderanno, noi riteniamo fermamente che essi non possono in verun modo rignardare la nostra Società. Nè il nostro personale sembra debba avere preoccupazioni, risultando ormai fuori dubbio che le sovratasse ferroviarie ed il prelievo sul prodotto ultrainiziale conservati per un certo numero di anni saranno sufficienti a fronteggiare i bisogni delle Casse.

Ed a proposito del personale, il Direttore generale è lieto di riconoscere pubblicamente come i risultati migliori dell'esercizio siano dovuti in gran parte alle lodevoli prestazioni del medesimo.

Finalmente, all'ultima domanda del prof. Cogliolo sul futuro esercizio ferroviario, il Direttore generale deve ripetere quanto disse nell'assemblea dell'anno scorso, e cioè che la Società è disposta a cessare dall'esercizio, come pure è disposta a continuare quando il Governo la invittasse e si potessero ottenere eque condizioni.

Di queste franche ed esplicite dichiarazioni il prof. Cogliolo si dichiarò pienamente soddisfatto.

Si è approvato quindi ad unanimità il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1903-1904 ed il dividendo in L. 16 per ognuna delle 358,545 azioni.

Infine, vennero rieletti tutti sette gli Amministratori scaduti per anzianità ed uno, in sostituzione del defunto Bigatti, nella persona del signor Canzi ing. Luigi.

Vennero pure rieletti i Sindaci ed i supplenti.

Galleria del Sempione.

Ci scrivono da Iselle in data di ieri:

« Il tunnel I avanza lentamente in ragione di m. 0.60 al giorno con perforazione a mano. Nel tunnel I non è ancora stato ripreso l'avanzamento. L'acqua calda si mantiene costante sia in volume che in temperatura.

« Sperasi di poter riprendere presto la perforazione meccanica nel tunnel II ».

Le trattative ferroviarie.

Qualche giornale ha annunziato in questi giorni che fra il Governo e le Società Adriatica e Sicula sono bene avviati gli accordi definitivi sia pel riscatto che per nuovi contratti già deliberati di esercizio.

Le nostre autentiche informazioni ci autorizzano a dichiarare tali accordi non hanno fondamento.

Il Direttore Generale della Mediterranea.

Il *Giornale d'Italia*, l'*Osservatore Romano* ed il *Giornale di Roma* pubblicano che il comm. Oliva avrebbe presentato le sue dimissioni al Consiglio d'Amministrazione da Direttore Generale delle Ferrovie del Mediterraneo.

Questa notizia, lo dichiariamo nel modo più reciso, non ha base alcuna di verità.

Per la sistemazione ferroviaria del Porto di Genova.

Recentemente a proposito dei vari ordini del giorno votati a Genova dai consessi cittadini per un nuovo valico appenninico da Genova, avvertimmo che alla Camera, a suo tempo, il Governo fu invitato a studiare il problema delle ferrovie che fanno capo al porto di Genova.

La Commissione incaricata di questo studio, presieduta dal sen. Adamoli, che si era già riunita al Ministero dei Lavori Pubblici per prendere le definitive deliberazioni ha potuto presentare ieri al Ministro, on. Tedesco, la prima parte della relazione che riguarda tutte le proposte di ampliamenti degli attuali impianti necessari per porre le linee e le stazioni nelle condizioni di un regolare esercizio in rapporto al traffico del porto di Genova. Di questa relazione daremo ampi particolari nel prossimo numero.

A questa relazione saranno unite alcune memorie speciali concernenti: le previsioni sul probabile sviluppo del traffico del porto di Genova; l'applicazione della trazione elettrica ai valichi dell'Appennino ligure e l'impianto di

funicolari aeree per il trasporto dei carboni dai porti di Genova e di Savona.

La seconda parte della relazione sarà presentata entro un breve termine dalla Commissione. Essa riguarda le questioni attinenti allo studio delle nuove linee ferroviarie.

> <

Servizio d'automobili per la posta viaggiatori e merci nelle provincie di Caserta e Benevento.

Siamo informati che la Società Italiana per servizi pubblici, con sede a Napoli, affinché alcune popolazioni delle provincie di Caserta e di Benevento possano provvedere all'attuale deficiente viabilità, ha in animo di imprendere un servizio pel trasporto della posta, dei viaggiatori e delle merci sulla linea: Cancellò-San Felice Cancellò-Arienzo-Santa Maria a Vico-Arpaia-Airola-Moiano-Bucciano-Paolisi-Rotondo-Cervinara-San Martino-Montesarchio-Benevento, ed all'uopo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la seguente proposta:

1) esercitare il servizio posta, viaggiatori e merci con vetture automobili della forza di 20 a 25 HP, secondo le esigenze del servizio con velocità media dai 15 ai 25 chilometri all'ora, con 12 posti, di cui 4 di prima classe ed 8 di seconda;

2) si farà una corsa di andata ed una di ritorno, con facoltà alla Società di aumentarle;

3) l'orario sarà stabilito in relazione agli arrivi e partenze dei treni ferroviari ed a seconda delle esigenze del servizio postale;

4) le tariffe per passeggeri non potranno superare la media di cent. 10 al km. per la prima e 7 per la seconda classe;

5) obbligo di istituire un servizio merci con apposite tariffe non appena il servizio viaggiatori abbia preso un considerevole sviluppo;

6) facoltà alla Società di aggiungere alla motrice, vetture di rimorchio per passeggeri e merci;

7) facoltà di modificare ed ampliare le linee per servire altri paesi;

8) sussidio annuo chilometrico di L. 800, a carico dello Stato.

> <

Ancora i trasporti di derrate alimentari per l'Inghilterra.

Ci scrivono da Cremona che anche quella Camera di Commercio ed Arti, associandosi alla rimostranza della consorella Italiana in Londra, tendente ad ottenere maggiore celerità nei trasporti di derrate alimentari diretti in Inghilterra, onde organizzare un sollecito servizio di concentramento delle derrate medesime a Milano ed attivare — coi treni proposti dalle Società estere intermedie — un servizio rispondente alle occorrenze del mercato inglese, ha fatto voti al Governo affinché voglia influire presso le Società ferroviarie per ottenere da esse aumenti di velocità nei trasporti e provvedimenti idonei per una stabile organizzazione di servizio celere fra il nostro paese e l'Inghilterra, invocati autorevolmente anche dalle Camere di Commercio di Torino, Novara e Udine.

A questo proposito sappiamo che fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, in seguito ad interessamento del Ministero dei Lavori Pubblici, sono in corso trattative per l'attuazione di provvedimenti opportuni.

> <

Per l'esposizione internazionale d'automobili in Torino.

Sappiamo che per i viaggi degli espositori che dovranno concorrere e per il trasporto delle merci che do-

vanno figurare alla prossima Esposizione internazionale di automobili, che verrà tenuta in Torino dal 21 gennaio al 6 febbraio 1905, furono chieste, tanto per l'andata che per il ritorno, le riduzioni ferroviarie stabilite dalla concessione speciale prima, con decorrenza dal 1° gennaio al 1° marzo per le merci e dal 15 gennaio al 15 febbraio per gli espositori e giurati.

Servizi cumulativi ferroviari-marittimi.

Siamo informati che il Ministro dei Lavori Pubblici di Francia ha interessato gli Amministratori delle Compagnie ferroviarie francesi a curare nel miglior modo possibile l'istituzione di servizi cumulativi per trasporti ferroviari-marittimi e di tariffe speciali destinate a collegare tali trasporti; e ciò allo scopo precipuo di favorire il movimento della navigazione sotto bandiera francese, assicurando ad un tempo la rapidità ed il minor costo dei trasporti.

L'iniziativa del Ministro francese ha sollevato vivaci proteste a motivo del pericolo che corrono molti interessi locali esistenti nei porti francesi, ai quali tornerebbe pregiudizievole l'introduzione di mutamenti che evidentemente tendono alla soppressione delle Case intermediarie di spedizioni.

Ma è certo che la pubblica Amministrazione francese, la quale in sostanza vuole raggiungere il duplice intento di facilitare il movimento dell'importazione e dell'esportazione e di accrescere la proporzione nella quale la marina nazionale vi avrà da partecipare, non si lascerà smuovere da siffatte proteste e seguirà sulla via iniziata fino alla concretazione dei suoi progetti.

Questo stato di cose nel vicino Paese, dovrebbe pertanto indurre il nostro Governo a seguire la stessa via sulla quale si è incamminato il Governo francese, ciò che varrebbe a dare maggiore incremento alla nostra esportazione, nell'interesse specialmente delle industrie e dell'agricoltura.

E' bensì vero che le nostre amministrazioni ferroviarie, attesa la prossima scadenza del periodo attuale di esercizio, non possono ravvisare opportuno di iniziare pratiche colla Società generale di navigazione italiana, anche perchè mancherebbe forse il tempo occorrente per portare a compimento le necessarie trattative; ma è pur vero che il Governo potrebbe promuovere ciò null'ostante degli studi tendenti a facilitare a tempo opportuno l'istituzione di siffatti importanti servizi; considerato anche che gli studi stessi potrebbero essere resi più semplici dopo quanto si è fatto dall'Adriatica e dalla Società di Navigazione Veneziana pel trasporto delle merci destinate agli scali di Porto Said, Massaua, Aden, Bombay, Singapore ed Hong Kong.

Pei trasporti dei prodotti del suolo dalla Sicilia.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne disposto quanto segue:

1) E' stato approvato il provvedimento diretto a facilitare il trasporto delle derrate alimentari, della frutta, ortaglie, verdura ed agrumi in partenza dalla Sicilia e dirette al continente italiano ed all'estero in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia.

L'agevolazione di cui è oggetto il predetto decreto, consiste nella autorizzazione data al mittente di chiedere di effettuare il pagamento delle tasse di porto in una

stazione intermedia della rete, da stabilirsi nell'atto di sottomissione;

2) Sono state approvate, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale della Rete Adriatica d'accordo con quelle delle Reti Mediterranea e Sicula, aggiunte e modificazioni all'allegato 9 alle tariffe per i trasporti dell'acido cloridrico del commercio in carri con recipienti fissi;

3) Venne approvata la modificazione alla voce di tariffa « Casse di legno scomposte in assicelle a fasci » concernente il passaggio dalla classe 6^a alla classe 8^a per le spedizioni senza vincolo di peso, in servizio interno della Rete Sicula, delle casse medesime, nonchè la istituzione di una nuova tariffa locale a piccola velocità, per favorire i trasporti di detta merce a carro completo, dai centri più importanti di confezione nell'Isola (Palermo, Messina, Catania e Siracusa), il tutto giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade ferrate della Sicilia.

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 31 ottobre 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 31 ottobre 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 57,891,242 contro L. 55,961,924 nel periodo corrispondente dell'anno scorso, con un aumento quindi di L. 1,929,318.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 14,803,076.

Per la *Rete secondaria* L. 2,545,113, contro 2,439,968 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 105,145.

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascesero a L. 55,350,984 contro L. 52,374,125, nel corrispondente periodo dell'esercizio 1903-904. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 2,976,859.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 14,216,598.

Per la *Rete secondaria* L. 4,490,598 contro L. 4,419,976 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con un aumento di L. 70,622.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 3,732,991 contro L. 3,493,370 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1903-904, con un aumento di L. 239,621.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 42,898.

Per la *Rete secondaria* L. 983,168 contro 921,257 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 61,911.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 7,167,833.

Da tali cifre per i primi quattro mesi dell'esercizio finanziario 1904-905 risulta un maggior prodotto di lire 5,383,476 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Su proposta del Ministro dei Lavori pubblici sono stati emessi due Decreti Reali, col primo dei quali è approvato,

con decorrenza dal 1° luglio 1905, il passaggio del porto di Pesaro dalla terza alla seconda classe della 2ª categoria; e col secondo si approva il regolamento per la riscossione dei contributi dipendenti dalla attuazione del piano regolatore di ampliamento della città di Roma.

— Con altri decreti ministeriali il Ministro dei Lavori Pubblici ha adottato i seguenti provvedimenti:

1) Ha nominato il colonnello del Genio navale Vittorio Cuniberti membro della Commissione centrale per i porti, spiagge e fari, in rappresentanza del Ministero della Marina, in sostituzione del maggior generale del Genio navale, comm. Ernesto Vitale;

2) Ha risposto che l'Ufficio dei contratti al Ministero dei Lavori pubblici sia posto sotto la immediata direzione dell'Ufficio centrale d'ispezione istituito con Regio Decreto 31 marzo 1904;

3) Ha decretato che l'incarico di esaminare e giudicare sulle domande di ammissione dei concorrenti alle pubbliche aste per appalti di opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, sia affidato ad una Commissione composta di tre Direttori generali, di un Ispettore centrale amministrativo e del Direttore Capo della Divisione, o, in sua assenza, del Capo della Sezione competente per l'oggetto dell'appalto. Nei casi dubbi, o qualora non siano presenti almeno tre membri della Commissione, questa dovrà riferire senza indugio al Ministro o al Sotto-Segretario di Stato per la decisione definitiva;

4) Ritenuta la convenienza di riunire in un solo Ufficio i servizi di ragioneria dell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici e del Regio Ispettorato Generale delle Strade ferrate, ha disposto la riunione degli Uffici stessi in uno solo a decorrere dal 1° dicembre p. v. In conformità a questo decreto la Ragioneria unica del Ministero predetto sarà ripartita in sei sezioni.

Nuove linee telefoniche.

La linea telefonica Pisa-Livorno-Genova col prossimo 1° dicembre sarà aperta al pubblico.

Lunedì a Spezia s'inaugurò la linea telefonica Spezia-Genova-Milano-Torino-Roma.

><

Per i porti di Livorno e dello Stretto di Messina.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la esecuzione di alcuni lavori importanti nel porto di Livorno per una somma di 3 milioni circa.

Con recente disposizione di legge fu stabilita la spesa di L. 1,600 000 pel porto di Villa San Giovanni in Calabria. I lavori derivanti da tale stanziamento sono già in corso.

Però la Commissione generale pel piano regolatore dei porti, nella visita che vi fece ultimamente, ha riconosciuto che vi sono altri bisogni cui provvedere, ed ha compilato analoghi progetti.

Anche per il porto di Scilla, per cui risultarono insufficienti i primi fondi assegnati, ed altri destinati con un disegno di legge presentato il 31 maggio 1902, la Commissione generale dei porti ha formulato un progetto che deve rendere più sicuro rifugio il porto di Scilla.

I contratti d'appalto.

Con recenti decreti, che avranno decorrenza dal 1° dicembre p. v., l'on. Tedesco ha introdotto alcune modificazioni nel servizio dei contratti, sottoponendolo alla alta Direzione dell'Ufficio Centrale di Ispezione e costituendo

una Commissione per dar parere nell'ammissione dei concorrenti che si presentano alle aste, locchè costituisce una maggior garanzia per gli appaltatori. La Commissione è composta dei tre Direttori generali, di un Ispettore superiore amministrativo e di un capo divisione.

><

Biglietti di andata e ritorno.

La Società Adriatica ha disposto per l'istituzione, in via d'esperimento, dei normali biglietti d'andata e ritorno, per le tre classi, dalla stazione di Atri Mutignano per quella di Giulianova.

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte).

Il 19 dicembre p. v., alle ore 15, presso la Società Mediterranea, avrà luogo la gara per la provvista delle trasmissioni occorrenti per le officine del rialzo veicoli di Alessandria.

— Il 29 corr. avrà luogo, presso la stessa Società, il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori d'impianto del binario di manovra nella stazione di Tortona.

(Gara aggiudicata provvisoriamente).

Presso la Società Mediterranea ha avuto luogo la gara per l'appalto dei lavori di sostituzione dell'impalcatura metallica in ghisa con altre in ferro ai ponti ai km. 47.947 e 48.941 della linea Rho-Arona. Delle 9 Ditte ammesse alla gara, 4 hanno presentato offerta e l'appalto è rimasto provvisoriamente aggiudicato alla Ditta ing. Bertoldo Kohler di Savona, che ha fatto il ribasso dell'8 0/0.

(Contratti presentati all'approvazione).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato i contratti stipulati con le seguenti Ditte:

Ing. D. Torriani e C. di Sampierdarena, per la fornitura e posa in opera delle parti metalliche per l'impianto del servizio cassette-scaldapiedi nella stazione di Genova P. P.;

Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di 35 tonn. di stecche ordinarie in acciaio per armamento;

Officine Meccaniche Giani di Torino, per la fornitura di 25 tonnellate di stecche speciali in acciaio per armamento;

Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di 4075 tonn. di rotaie d'acciaio per armamento;

Id., per la provvista di 104,625 di piastre ordinarie in ferro omogeneo per armamento;

Id., per la provvista di 20 tonn. di cuori capovolgibili in acciaio fuso per crociamenti di via;

Barge e Antoni di Savona, per la provvista di 329,000 chivarde di ferro omogeneo per armamento;

Società degli Alti Forni e Acciaierie di Terni, per la provvista di 13,000 cuscinetti e 11,000 ripieni di ghisa per armamento;

Società Italiana G. Ansaldo, Armstrong e Comp. di Genova, per la provvista di 1500 cuscinetti d'acciaio fuso per armamento;

Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di 6350 piastre speciali di giunzione in ferro per armamento;

Ditta Barge e Antoni di Savona, per la provvista di 234,000 arpioni in ferro omogeneo per armamento;

Società Siderurgica di Savona, per la fornitura di barre diverse in acciaio per aghi da scambi;

Ditta Barge e Antoni di Savona, per la provvista di 400,000 caviglie a vite mordente in ferro omogeneo per armamento.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi dal Comitato e dal Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano il 25 novembre vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

colla Ditta De Marco Giovanni, di Reggio Calabria, per impianto fermata di S. Ilario, sulla Taranto-Reggio;
colla Ditta Ristoletti Luigi, di Milano, per costruzione di una nuova uscita dallo Scalo di Milano P. G. verso le vie Tazzoli e d'Azeglio;

colla Ditta Olivieri Antonio, di Stella Cilento, per consolidamento e ripristino del rilevato in frana al chilometro 151.735-151.818 della Eboli-Metaponto;

colla Ditta Baldassarre Ernesto, di Campomaggiore, per consolidamento della galleria Fattori, lungo la Eboli-Metaponto;

colla Cooperativa produzione tela e copertoni impermeabili, di Torino, per fornitura di 100 copertoni impregnati per carri;

colla Ditta Giorgio Niccolini e C., di Firenze, per fornitura di 200 copertoni come sopra;

colla Ditta Ferrino Cesare, di Torino, per fornitura di 200 copertoni come sopra;

colla ditta fratelli Sanguineti e Nipote, di Lavagna, per fornitura di opere di difesa della ferrovia contro la caduta di massi presso il casello 55 della Genova-Spezia.

Ferrovie dell'Adriatico.

(Contratto presentato all'approvazione).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione il contratto stipulato con la Ditta Oreste Leoni, per l'esecuzione dei movimenti di terra e delle opere murarie relative al secondo gruppo dei lavori di ampliamento della stazione di Brescia.

(Gare aperte).

Il 2 dicembre avrà luogo, presso la Società Adriatica, la gara per la provvista di 3 manicotti d'innesto e di sinnesto per trasmissioni, destinati alle officine di Foggia.

— Il 2 dicembre, presso la Società medesima, avrà luogo la gara per la provvista della caldaia di 600 litri per il riscaldamento dell'acqua degli scaldapiedi in stazione di Sondrio.

(Stazione di Civita Castellana).

La Società Adriatica ha disposto che dal 15 dicembre prossimo venturo, la stazione di Civita Castellana assuma il nome di Civita Castellana-Magliano.

Ferrovie della Sicilia.

(Gara aggiudicata provvisoriamente).

Presso la Società Sicula ha avuto luogo la gara per la provvista di 6 locomotive tender a tre assi accoppiati ed un asse radiale a ciascuna estremità. Hanno concorso quattro Ditte, e la fornitura è rimasta provvisoriamente aggiudicata alla Ditta G. Ansaldo e Armstrong di Sampierdarena, al prezzo di L. 1.59 al chilogrammo.

Purari del Consiglio di Stato.

In recenti adunanze, il Consiglio di Stato ha dato parere sui seguenti progetti di opere pubbliche:

Costruzione del tronco da Carpino al piano delle Croci, presso Monte Sant'Angelo, della strada provinciale n. 131 (Foggia);

Riparazioni di danni cagionati dalle intemperie al tronco della strada provinciale n. 6, compreso fra il torrente Inferno e la provinciale n. 3 (Potenza);

Lavori addizionali per la costruzione del 2° tratto del tronco Cettiglio-Luino della strada provinciale n. 107 (Como);

Domanda del Comune di Castelnuovo Bormida per ottenere un sussidio per la costruzione della strada d'accesso alla stazione ferroviaria di Cassino, mediante un ponte sul torrente Bormida (Alessandria);

Triennale manutenzione dei corsi d'acqua Bruna, Mollarella, Fossa, Sovata ed influenti (Grosseto);

Bonifica delle paludi e degli stagni detti di Porto Columena fra Taranto e Gallipoli (Lecce);

Lavori addizionali pel compimento dei lavori d'arginatura e prosciugamento in destra del Mesima nella bonifica della Piana di Rosarno (Reggio Calabria);

Prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Giarole, sulla ferrovia Valenza-Vercelli;

Costruzione del muro di fondo e dei muri divisorii del portico, nonchè di due grandi porte e di otto pilastri d'angolo dei pronai nel monumento a Vittorio Emanuele II in Roma;

Domanda del Comune di Vernole (Lecce) per la concessione d'un sussidio per la costruzione della strada comunale Vernole-Pisignano;

Bonifica dello stagno di Puegnago (Brescia);

Sistemazione montana della Valle dell'Inferno nella bonifica della Valle del Liri (Caserta);

Sistemazione montana del torrente Vettese nella bonifica della pianura di Venafro (Campobasso);

Ricorso contro la deliberazione del Consorzio idraulico Tergola, in provincia di Padova, che dichiara consorziali le Basse di Perara e Capelleo;

Difesa del fiume Piave del rilevato ferroviario lungo la linea Treviso-Belluno;

Sistemazione del piazzale esterno ed impianto di latrine nella stazione di Pompei, lungo la linea Napoli-Eboli.

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Rifacimento di m. 516 di binario e di due scambi semplici in stazione di Carrara, per L. 5520, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento di m. 65 di binario e di uno scambio semplice in stazione di Sestri Levante, per L. 1170, oltre il materiale d'armamento.

Cambiamento del tipo dei cancelli di chiusura del passo a livello al km. 2.060 della diramazione al porto di Napoli, per L. 3600, oltre il materiale d'armamento

Impianto di un pozzo tubolare al casello 51 della linea Torino-Milano, per L. 270.

Riparazione dei danni causati da nubifragio fra i chilometri 84.674 e 88.500 della linea Roma-Napoli, per L. 600.

RETE ADRIATICA:

Consolidamento della casa cantoniera doppia al chilometro 130.491 della linea Orte-Firenze, per L. 1700.

Sistemazione del sottovia a travata metallica al chilometro 99.696 della linea Bologna-Padova, per L. 6300.

Costruzione di un nuovo sottovia obliquo, della luce di m. 12 sul retto, in corrispondenza del km. 1.385 della via Toselli in Firenze, per L. 84,000, di cui L. 57,000 per i lavori da appaltarsi.

> <
Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.

RETE ADRIATICA:

Ricostruzione e consolidamento del muro a secco paramassi fra i km. 21.013 e 22.051 della linea Bergamo-Lecco, per L. 2200.

Impianto di binari d'incrocio alla fermata di S. Lazzaro, fra i km. 29.417 e 30.017 della linea Bologna-Otranto, per L. 26,930.

Acquisto di 4 carrozze ACN trasformate da altrettante automotrici elettriche ad accumulatori, per L. 137,983.

Rifacimento in acciaio di metri 3635 di binario di corsa fra i km. 812.794 e la stazione di Zollino, sulla linea Bologna-Otranto, per L. 32,400.

Impianto di una cisterna in cemento armato nella stazione di Samoggia, sulla linea Piacenza-Bologna, per L. 500.

Rifacimento di metri 1323 di binario e di 10 deviatori semplici in stazione di Foggia, per L. 16.400.

Esecuzione dei lavori occorrenti per il taglio del masso isolato di arenaria nella Rupe del Sasso, ai km. 15 e 16 della linea Bologna-Pistoia, per L. 3951.

Applicazione di dischetti fanali indicativi ai deviatori della terza linea, nelle stazioni di Mola di Bari, Monopoli e Fasano, per L. 100.

Costruzione di un fabbricato isolato per latrine nella fermata di Aielli, sulla linea Roma-Sulmona, per L. 1380.

Fornitura del materiale d'esercizio occorrente in aumento inventario sulle linee della Rete Adriatica, per l'anno 1904 905, per L. 139.273.

Impianto di una comunicazione telefonica fra le stazioni di Mestre e di Venezia, per L. 665.

Lavori di difesa contro la penetrazione delle zanzare nelle case cantoniere e negli alloggi delle stazioni lungo alcuni tratti delle linee Bologna-Otranto e Bari-Taranto, per L. 26,435.

Impianto di una stadera a ponte, a rotaia continua, da 30 tonnellate, nella stazione di Bellisio Solfare, della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 5800.

Consolidamento e sistemazione della rupe sovrastante l'imbocco Chiusi della gallerie della Campana, al chilometro 118.355 della linea Roma-Firenze, per L. 6600.

RETE MEDITERRANEA:

Indennità al Municipio di Niella, a tacitazione dei reclami prodotti in dipendenza della costruzione di un muro di sostegno fra i km. 55.280 e 55.317 della linea Savona-Bra, per L. 6157.

Spostamento del disco di protezione della stazione di Poggibonsi ed impianto del segnalamento a campana fra le case cantoniere al km. 273.398 ed il passo a livello al km. 277.212 della linea Empoli-Chiusi, per L. 2175.

Sistemazione del ramo del canale dei Borghesi che sottopassa alla stazione di Torino Porta Nuova, presso la testata della grande tettoia viaggiatori, per L. 3100.

Impianto di dischetti girevoli nelle stazioni di Quarto, Pieve di Sori, Rapallo e Zoagli, per L. 29,000.

Modificazioni ai soffietti di 91 veicoli intercomunicanti, per L. 5350.

Sistemazione di sette ponti metallici fra le stazioni di Montepescali e Monte Amiati, per L. 84,245.

Modificazioni alla stadera a ponte da 20 tonnellate nella stazione di Portovaltravaglia, sulla linea Oleggio-Pino, per L. 1220.

Impianto di due segnali a disco a protezione della fermata di Mombaldone, sulla linea Savona-Bra, per L. 2040.

Collegamento della prima linea dello scalo Farini col fascio manovra, alla stazione di Milano Porta Garibaldi, per L. 50,600.

Modificazioni ai carrelli trasbordatori a vapore, ad est della grande tettoia viaggiatori nella stazione Centrale di Milano, per L. 4420.

Fornitura e posa in opera dell'equipaggiamento elettrico di 20 vetture automotrici, per il servizio di trazione elettrica, sulla linea Milano-Varese, per L. 1,102,314.

RETE SICULA:

Indennità ai signori Sacerdote Filippo e Giuseppe Scelfo, di Leonforte, per i danni alla loro proprietà in conseguenza della costruzione di opere ferroviarie presso la stazione di Leonforte, per L. 13,000.

> <

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa sono stati adottati i seguenti provvedimenti:

a) la concessione accordata alla Ditta Fratelli Angelino per trasporti di cereali è stata rinnovata per un altro anno a decorrere dal 1° luglio 1904;

b) la concessione accordata alla Ditta Fischer e Reichsteiner per trasporti di specialità venesiane, è stata rinnovata con effetto retroattivo dal 16 dicembre 1903 al 15 dicembre 1904, riducendo il quantitativo minimo annuale a 40 vagoni;

c) concessione alla Ditta Fratelli Bonelli di effettuare i suoi trasporti di acqua ossigenata alle stesse condizioni già ammesse per altre Ditte;

d) la concessione accordata alla Società Molini Alta Italia per trasporto di farine, crusche e cruschello, è stata rinnovata per il periodo dal 1° novembre 1904 al 30 giugno 1905, con riduzione proporzionale a due terzi del quantitativo minimo d'impegno di 1500 tonn.;

e) per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1905 è stata rinnovata la concessione accordata alla Società bacini di Genova per il trasporto di ferramenta, macchinario, ecc., ferme restando le stesse condizioni e diminuendo il quantitativo minimo d'impegno a 1500 tonn.;

f) concessione alla Ditta Lepetit Dollfus et Gansser di effettuare i suoi trasporti di legno di castagno sulle seguenti basi: impegno di un traffico minimo annuale di 300 tonn. di detta merce dalle stazioni di Paratico e di Iseo per le stazioni di Chiasso, Pavia, Pontebba e Cormons in destinazione dell'estero e per la stazione di Venezia Marittima in destinazione dell'Austria-Ungheria; applicazione in via di rimborso dei prezzi della tariffa speciale n. 110, serie C, per i trasporti diretti agli anzidetti transiti e dei prezzi della tariffa stessa, serie D, per i trasporti destinati a Venezia Marittima;

g) la concessione accordata alla Ditta Crespi per trasporti di carbone greggio e filati di cotone è stata rinnovata per il periodo dal 1° novembre 1904 al 30 giugno 1905, fissandosi il quantitativo minimo nella misura di due terzi di quello stabilito per l'annata scaduta;

h) concessione alla Società per l'esportazione dell'alloro « Costantino Renzi e Comp. », per trasporti di foglie fresche ornamentali in destinazione dell'estero, alle seguenti condizioni: obbligo di trasportare a grande velocità, nel periodo dal 1° ottobre 1904 al 30 giugno 1905, almeno 7500 quintali di detta merce da Firenze, da Sesto Fiorentino e da Lucca per destinazioni estere; concessione dell'abbuono del 25 0/10 sui normali prezzi di trasporto alle quantità di detta merce che venisse spedita in più dei quintali 7500, i quali si intendono trasportati ai prezzi delle tariffe normali.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Centrale Umbra. — Scrivono da Terni che al Sindacato inglese, che dapprima sembrò volesse assumere la costruzione di quel tronco, è stata data una perentoria diffida di un mese, perchè non abbia ad accampare eccezioni per le trattative corse in precedenza con esso. Frattanto è stato ufficialmente annunziato da banchieri francesi che essi tengono a disposizione ingegneri e rappresentanti per concludere definitivamente circa la concessione.

Ferrovia Lucca-Pontedera. — Il 16 corr. la Deputazione provinciale di Pisa ha nominato una speciale Commissione, perchè si unisca alla Commissione nominata dalla Deputazione provinciale di Lucca, per gli studi circa la costruzione di un tronco ferroviario che unisca Lucca a Pontedera.

Ferrovia dell'Adriatico. *Prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,783,029.50, con un aumento di lire 295,423.14 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1904 si ragguaglia a L. 135,548,786.58, e presenta un aumento di L. 7,698,487.87 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovia della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 402,948, e presentano un aumento di L. 14,216 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1904 ammontano a L. 5,250,135, con un aumento di L. 282,205 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Castiglione-Lonato-Desenzano. — Gettate le basi di una nuova tramvia Castiglione-Lonato-Desenzano, si riunirono in una sala del Municipio di Castiglione delle Stiviere i presidenti delle Deputazioni di Brescia e di Mantova, parecchi Consiglieri provinciali e molti Sindaci.

Il conte ing. Corniani, che presiedeva l'adunanza, delineò chiaramente la questione dal lato tecnico e finanziario, e fece appello al concorso di tutti per la realizzazione di questa tramvia.

Dopo una animata discussione, l'assemblea votava ad unanimità un ordine del giorno presentato dal deputato Menghetti a favore della tramvia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia di Bagdad. — Il 25 ottobre u. s. fu inaugurato, alla presenza di S. E. Turkhan Pascià, in rappresentanza di S. M. Imperiale il Sultano di Turchia, il primo tratto della progettata linea ferroviaria di Bagdad. Il tronco ferroviario inaugurato, della lunghezza di 200 km., va da Konia ad Eregli, attraversando i paesi di Kachin-Han, Tchoumle, Arik, Euren, Mandassoun, Caraman, Sirova, Aivandjik-Dervent, Aladja, Eregli. La costruzione di questo tratto di ferrovia non durò che un anno e mezzo, essendo il tracciato della linea Konia-Eregli tutto in piana, e non avendo richiesto speciali opere d'arte.

Ferrovia elettrica nel Messico. — La Camera legislativa dello Stato di Jalisco, ha ratificato il contratto relativo alla costruzione di una ferrovia elettrica fra Guadalajara e Chapala.

Lo scopo dei capitalisti, concessionari di questa linea, è quello di stabilire in seguito un servizio di vapori tra questa località e Tizapan, dall'altra parte del lago, e di prolungare la ferrovia sino a Morella, capitale dello Stato di Michoacan.

Questa linea, che attraversa una regione ricca e pittoresca, potrà dare dei risultati soddisfacenti.

Nel percorso del territorio dello Stato di Michoacan sarà accordato ai costruttori un sussidio di 5000 piastre per miglio.

La concessione di questo secondo tratto non è stata ancora accordata.

Ferrovia attraverso il Gran Lago Salato.

— La *Southern Pacific Company* ha completato in meno di un anno, attraverso il Gran Lago Salato, il Mar Morto dell'America del Nord, un nuovo tronco ferroviario della lunghezza di oltre 100 chilometri, che partendo da Ogden va a Lucin, abbreviando di oltre 70 chilometri la distanza fra New York e San Francisco. Questa nuova linea ha anche lo scopo di evitare le forti curve ed i considerevoli dislivelli che la strada sinora esistente presentava nel suo percorso attorno la riva Nord del Lago.

La durata del tragitto tra le due città verrà così ridotta di parecchie ore. Il costo dei lavori è stimato a 25 milioni di franchi.

Sopra i 37 chilometri di palafitta, richiesti per questo lavoro, 18 chilometri verranno mantenuti allo Stato in cui attualmente si trovano e gli altri 19 saranno rivestiti in terra e ghiaia. Nei punti ove detta palafitta è isolata, si trovano delle profondità che variano dai 9 ai 10 metri. In questo percorso di palafitta i pali posano sopra uno strato di ghiaia di m. 0.30 di spessore, ed il viaggiatore non si accorgerà del passaggio dei treni da questa palafitta al ponte e vice-versa. La larghezza della palafitta è di m. 4.88 ad un solo binario. Vi sono però delle strade di servizio a semplice e doppio binario.

Per ora, i pioli della palafitta sono ricoperti di uno strato di sale che costituisce un eccellente preservativo.

Sembra infatti, che nelle acque del Gran Lago Salato i legnami si conservano indefinitamente e che il ferro non si arrugginisce menomamente.

Notizie Diverse

Movimento commerciale di Venezia. — Il console francese a Venezia, signor Gaston Lemay, nel riferire al suo Governo intorno al movimento commerciale di Venezia negli anni 1902-1903, in base alle statistiche pubblicate dalla Camera di Commercio di quella città, osserva che lo sviluppo economico del Veneto per la via del Gottardo non ha dato finora che modesti risultati, più importanti tuttavia di quelli delle altre ferrovie attraverso le Alpi, eccettuato il Brennero.

Infatti nel 1902 i prodotti esteri a destinazione dell'interno della Venezia e quelli destinati ad essere esportati per mare furono di 110,746 quintali importati per la Pontebba, 28,786 per il Brennero, 11,011 per il Gottardo e di 4026 per Modane.

L'esportazione per la via di terra dei prodotti dell'industria locale e di quelli arrivati dall'estero per mare, è stata di 2173 quintali per la Pontebba, di 370,985 per il Brennero, di 28,397 per la frontiera Udine-Cormons, di 202,289 per il Gottardo e di 6696 per Modane.

Ordinariamente il porto di Venezia arriva ad approvvigionare tutto il Veneto e la parte orientale della Lombardia. Però il movimento non arriva fino alla città di Brescia la quale, essendo più vicina a Genova, ricorre preferibilmente a questo porto.

Venezia non è il porto di esportazione dei prodotti germanici ed austriaci. Il sistema delle tariffe differenziali le ha tolto un commercio che dovrebbe appartenere in base alle distanze ed alla posizione geografica e di questo si-

stema è Trieste che trae tutto il profitto. Pontebba ed il Brennero (soprattutto quest'ultimo) che avrebbero dovuto concentrare a Venezia la maggior parte del commercio della Carinzia, della Stiria, dell'Austria Inferiore, del Tirolo, del Salisburgo, del Vorarlberg e della Baviera, sono stati una delle più grandi delusioni per l'antica Regina dell'Adriatico. Le cifre citate più sopra sullo sviluppo economico del Veneto per le strade ferrate attraverso le Alpi eccettuato il Brennero, lo indicano a sufficienza. Si ritiene tuttavia che il Sempione, benché a precipuo vantaggio di Genova, potrà dare qualche risultato favorevole anche per Venezia, come è avvenuto per il San Gottardo, dato che, come si spera, la realizzazione dei vari progetti concernenti la navigazione fluviale, mediante la creazione di nuovi canali e il miglioramento delle vie già navigabili, possa compensare la distanza di Venezia dalla nuova linea transalpina.

In quanto alla questione di sapere se l'abbreviamento della distanza Parigi-Milano-Venezia, possa giovare ad estendere fino a quest'ultima città il mercato francese, il signor Lemay dice di temere che non ne sarà nulla. Qualche vantaggio potrà certamente risultarne, ma non tale da potere aumentare sensibilmente il commercio tra la Francia ed il Veneto. I vetrami, le perle e il mosaico di Venezia, che si spediscono in una certa quantità in Francia, non potrebbero dar luogo infatti ad un traffico molto importante; e lo stesso può dirsi degli articoli di lusso spediti dalla Francia.

Un ponte ferroviario colossale nell'India.

— La linea ferroviaria che da Madras va a Calcutta, costeggiando il lato orientale dell'India, attraversa, nelle vicinanze di Rajamahendri, il fiume Godavery, a circa 60 chilometri dal suo imbocco.

Il Godavery è dopo il Gange e l'Indus il più gran fiume dell'India, esso ha in questo punto una larghezza di m. 2750, e la sua corrente raggiunge una velocità da 1.2 a 3.3 metri al minuto secondo.

Fu impossibile di restringere con dighe la larghezza del fiume, onde poter costruire un ponte più corto, fu necessaria la costruzione di un ponte lungo quanto tutta la larghezza del fiume. Mano d'opera e materiale indigeno vennero adoperati per detta costruzione. Pel fatto che gl'indiani sono abili muratori, fu facile costruire un gran numero di pile in muratura; anche tutta la parte metallica del ponte venne costruita nel paese.

Il lavoro nel fiume non presentò grandi difficoltà; solo poche pile posano in punti del fiume ove le acque sono profonde.

Le pile sono 56, alla distanza di 45 e 70 metri l'una dall'altra; coi due piccoli ponti che uniscono le due rive al ponte principale, si arriva ad una lunghezza totale di 2.772 metri.

Il ponte non ha che un solo binario, perciò la sua larghezza non è che di metri 4.90.

Sono stati impiegati per la costruzione circa 3 anni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Monza (Milano) (3 dicembre, ore 14). — Appalto delle opere e somministrazioni per la manutenzione delle strade comunali interne nel quadriennio 1905-1908, per complessive L. 100.000. Documenti fino al 28 novembre. Deposito provvisorio L. 2000. Cauzione L. 2500.

Municipio di Fluminimaggiore (Cagliari) (3 dicembre, ore 9, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste per la costruzione di una

conduttura di acqua potabile dalla sorgente di *Pubusinu* nello stesso comune, provv. agg. per L. 76.831.41.

Direzione Genio Militare di Roma (5 dicembre, ore 11, def.). — Appalto delle opere occorrenti alla costruzione di un magazzino foraggi e selleria nella caserma di Tor di Quinto in Roma, per L. 4300. Cauz. L. 430. Consegna lavori 45 giorni.

Municipio di Quattordio (Alessandria) (6 dicembre, ore 9.30). — Appalto delle opere di allargamento del Cimitero di quel Capoluogo, per L. 5161.12. Fatali 21 dicembre, ore 11.

Municipio di Siracusa (6 dicembre, ore 15). — Appalto dell'esecuzione delle opere necessarie al completamento del tempio del cimitero, per L. 20.187.27 a base d'asta e L. 2212.73 a disposizione dell'Amministrazione per opere impreviste. Dep. provv. L. 3500. Dep. spese L. 1000. Consegna lavori 10 mesi.

Municipio di S. Salvatore Monferrato (Alessandria) (7 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale Sgarattone-Valbandone-Salcido, per L. 5500. Dep. provv. L. 275. Cauz. L. 550.

Municipio di Ancona (7 dicembre, ore 12). — Appalto della biennale manutenzione dei marciapiedi e delle strade pavimentate a grandi lastre per 9 anni, per L. 5000. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 900. Cauz. L. 1500. Fatali 30 dicembre, ore 12.

Municipio di Castellaro Ligure (Porto Maurizio) (7 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale di Castellaro compresa fra l'Oratorio di San Bernardo a monte dell'abitato della Cervice presso il Don, di m. 5200, per L. 128.544.95. Dep. provv. L. 8000, oltre L. 2200 per spese. Fatali 22 dicembre, ore 11.

R. Prefettura di Grosseto (7 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti all'ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della pianura grossetana, in destra del primo canale diversivo e per la conduzione della bonifica stessa durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 172.200. Documenti fino al 29 novembre. Dep. provv. L. 10.000. Cauz. decimo. Fatali, senza ulteriore avviso, 12 dicembre, ore 12.

Intendenza di Finanza di Milano (7 dicembre, ore 14, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per il restauro della facciata del palazzo demaniale ex-Clerici, provvisoriamente aggiudicato al signor Nosedà Vittorio, domiciliato a Milano, via Moscova, 70, col ribasso del 22.76 0/10 su L. 25.040, e cioè per L. 19.840.90. Dep. provv. L. 1500.

Congregazione di Carità di San Michele di Bari (Bari), (7 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione di alcuni locali a pianterreno e costruzione di altri al primo piano per uso della pubblica beneficenza, L. 11.500. Dep. provv. L. 500. Fatali 22 dicembre.

Amministrazione provinciale di Campobasso (9 dicembre, ore 11, unico). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una passerella sul torrente Callora, che dovrà rimanere a far parte della strada provinciale di San Massimo, per la complessiva spesa di L. 20.000, di cui L. 11.554.74 soggette a ribasso, e il di più in L. 8445.22 a disposizione dell'Amministrazione provinciale. Documenti 1° dicembre, ore 15. Cauz. decimo. Dep. provv. L. 1000.

Amministrazione Provinciale di Alessandria (9 dicembre, ore 14). — Appalto biennale della manutenzione delle seguenti strade provinciali scorrenti nei circondari di Acqui e di Tortona: 1° strada: Acqui Sassello, tronco unico, materiale L. 5000, giornalieri e mezzi d'opera, L. 1000, totale L. 6000; 2° strada: Alessandria-Piacenza, tronco secondo, materiale L. 2250, giornalieri e mezzi d'opera L. 700, totale L. 2950; 3° strada: Novi Mortara per Sale, tronco secondo, materiale lire 2800, giornalieri e mezzi d'opera L. 620, totale L. 3420; 4° strada: Tortona-Rivanazzano, tronco unico, materiale L. 2000, giornalieri e mezzi d'opera, L. 250, totale L. 2250. Dep. provv. decimo. Fatali fino al 24 dicembre.

— (9 dicembre, ore 14). — Appalto biennale della manutenzione delle opere d'arte minori esistenti lungo le strade provinciali del IV riparto (Circondario di Alessandria, Asti e Casale), per annue L. 3200 per lavori a prezzo d'elenco e L. 300 per somministrazioni, totale L. 3500, ivi non comprese le anticipazioni esenti da ribasso. Dep. provv. decimo. Cauz. un quarto canone annuo.

Consiglio degli Istituti Ospitalieri di Milano (10 dicembre, ore 12). — Appalto delle opere edilizie occorrenti nel quadriennio 1905-1908 agli stabili costituenti il lotto 12 di Sesto Calende con Cajello e Laveno, per annue L. 4000. Dep. provv. L. 2000.

Municipio di Valmala (Cuneo), (10 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ricostruzione della locale casa parrocchiale, L. 16.790. Consegna lavori 6 mesi. Documenti fino al 2 dicembre. Cauz. L. 1500. Dep. provv. L. 1000.

Direzione Genio Militare di Roma (10 dicembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un muro di cinta nel

R. Polverificio di Fontana Liri, L. 42,000. Cauz. L. 4200. Consegna lavori 180 giorni.

R. Prefettura di Campobasso (10 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la costruzione del secondo tratto del quarto tronco della strada provinciale n. 70, compreso fra l'abitato di Vastogirardi (casa Garibaldi) e la sella Valle Rubesta di m. 3304.70. Documenti fino al 2 dicembre. Dep. provvisorio lire 10,000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Trapani (12 dicembre, ore 10). — Appalto delle opere e provviste per il sovralzamento della livelletta lungo un tratto della strada nazionale n. 65 in contrada Gelferraro e per la sistemazione dei corsi torrentizii attraversanti detto tratto, lire 275.25. Consegna lavori 8 mesi. Documenti 3 dicembre. Dep. provv. L. 1500. Cauz. decimo.

Deputazione Provinciale di Cagliari (15 dicembre, ore 12, def.). — Appalto delle forniture ed opere occorrenti alla costruzione del manicomio provinciale in Cagliari e nella località denominata Monte Claro, per complessive L. 430,000, oltre a L. 30,000 a-disposizione dell'Amministrazione per imprevisti. Documenti fino al 9 novembre. Dep. provv. L. 25,000. Cauz. decimo. Consegna lavori 3 anni.

Municipio di Civitavecchia (Roma), (15 dicembre, ore 11.30, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione della nuova condotta dell'acqua potabile dalle sorgenti presso Oriolo Romano a Civitavecchia, per l'importo complessivo di lire 679,000, provvisoriamente aggiudicato come appresso: 2° lotto: primo tratto della condotta dall'origine al termine della galleria detta di Femmina Morta, L. 287,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 31 0/0, e cioè L. 198,030. Cauz. L. 28,000. Deposito provv. L. 14,000. Dep. spese L. 7000; 3° lotto: secondo tratto della condotta dal termine della galleria detta di Femmina Morta al nuovo serbatoio presso Civitavecchia, L. 242,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 18 0/0, e cioè L. 198,440. Cauzione lire 24,000. Dep. provv. L. 12,000. Dep. spese L. 6000; 4° lotto: terzo tratto della condotta dal termine del secondo tratto prima del nuovo serbatoio alle mura castellane di Civitavecchia e distribuzione interna, L. 150,000, provvisoriamente aggiudicato col ribasso del 28 0/0, e cioè L. 108,000. Cauz. L. 15,000. Dep. provv. L. 7500. Dep. spese L. 4000.

Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Roncade (Treviso) (5 dicembre, ore 10, secondo incanto). — Appalto delle forniture occorrenti alla manutenzione delle strade nel quinquennio 1905-1909, provv. agg. prima al sig. Simonato Carlo per L. 4.009 il mc. la ghiaia e quindi al sig. Co. letto Giovanni di Benedetto da S. Biagio, e cioè per L. 3808.55.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Novembre 19	Novembre 26
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
» » Mediterranee	457	469
» » Meridionali	743.50	769.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	428.50	428.50
» » » (2ª »)	413	413
» » Secondarie Sarde	267	272
» » Sicule	686	686
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D. »	360	360
» » Cuneo 3 0/0	395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	506.50	505
» » Meridionali	356.25	356
» » Palermo-Marsala-Trapani »	314	311
» » » 2ª emiss. »	315.50	316
» » Sarde, serie A.	363.50	363.50
» » » serie B.	363.50	363.50
» » » 1879	363.50	363.50
» » Savona	385	389
» » Secondarie Sarde	515.50	516
» » Sicule 4 0/0 oro.	517	517
» » Tirreno	517	517
» » Vittorio Emanuele	383.50	383.50

G. PASTORI, Direttore-proprietario responsabile.

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 13ª Decade — Dal 1º al 10 Novembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	131,973	3,090	29,678	113,689	109	273,537	618	451
1903	114,698	2,723	20,975	144,464	894	283,754	618	459
Differenze nel 1904	+ 17,275	+ 367	+ 8,701	- 30,775	- 785	- 5,217	»	- 8
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	1,532,048	33,823	255,739	2,162,557	18,714	4,002,881	618	6,477
1903-904	1,471,119	30,197	239,019	2,052,140	18,880	3,811,355	618	6,167
Differenze nel 1904-905	+ 60,929	+ 3,626	+ 16,720	+ 110,417	- 166	+ 191,526	»	+ 310

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	51,162	1,052	17,974	35,271	100	105,559	482	219
1903	46,198	1,015	12,445	31,473	219	92,350	482	192
Differenze nel 1904	+ 4,964	+ 37	+ 5,529	+ 2,798	- 119	+ 13,209	»	+ 27
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	580,161	12,990	117,623	376,461	8,439	1,095,674	482	2,273
1903-904	551,498	11,905	99,926	363,108	4,618	1,031,055	482	2,139
Differenze nel 1904-905	+ 28,663	+ 1,085	+ 17,697	+ 13,353	+ 3,821	+ 64,619	»	+ 134

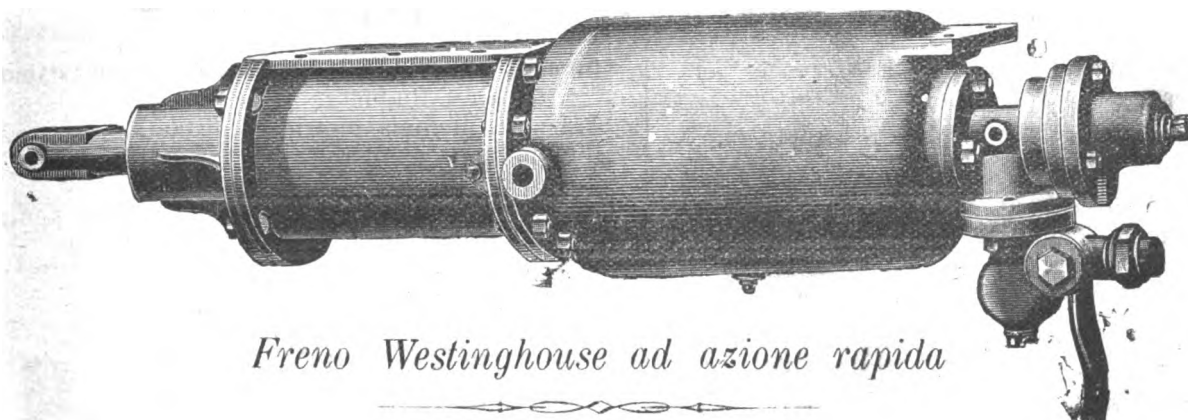
STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	6,784	225	4,271	7,572	»	18,852	23	820
1903	6,513	220	2,266	3,629	»	12,628	23	549
Differenze nel 1904	+ 271	+ 5	+ 2,005	+ 2,943	»	+ 6,224	»	+ 271
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	74,765	2,524	23,285	59,975	31	151,580	23	6,590
1903-904	69,769	2,143	14,084	39,493	31	125,520	23	5,457
Differenze nel 1904-905	+ 4,996	+ 381	+ 9,201	+ 11,482	»	+ 26,060	»	+ 1,133

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda.	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina . .	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa. Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

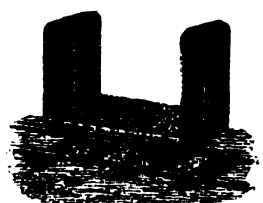
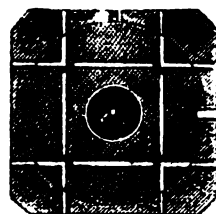
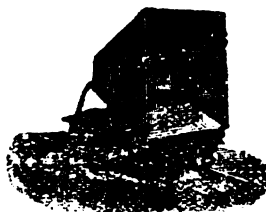
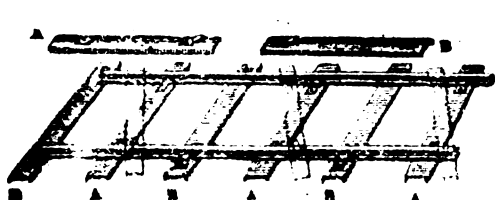
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

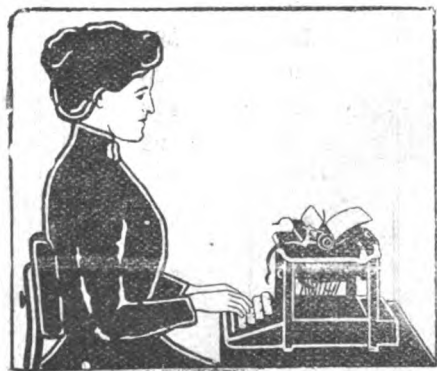
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Belloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirofondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

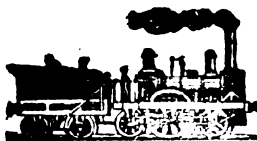
Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Ann.	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Le ferrovie e la difesa nazionale.* — *La relazione della Commissione governativa sul problema ferroviario del porto di Genova.* — *Il costo di esercizio del trasporto viaggiatori.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori.* — *Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

Le ferrovie e la difesa nazionale

Nel terzo volume degli « Atti della Reale Commissione per l'ordinamento delle strade ferrate » si giunge alle seguenti conclusioni rispetto alle ferrovie in rapporto agli interessi della difesa nazionale:

Che nel nuovo ordinamento si stabilisca che ai lavori e provvedimenti necessari per aumentare e migliorare, nell'interesse della difesa nazionale, gli esistenti impianti ferroviari, ma che però riescano di vantaggio anche al traffico ordinario, si debba provvedere coi fondi destinati agli aumenti patrimoniali richiesti dall'aumento del traffico, e che ai lavori di esclusivo interesse militare si debba provvedere con fondi estranei all'azienda ferroviaria;

Che nell'esecuzione dei lavori, provvedimenti, impianti richiesti dall'aumento del traffico, sia data possibilmente la precedenza a quelli che dalla competente autorità militare fossero dichiarati urgenti anche nell'interesse della difesa nazionale;

Che il materiale da provvedersi, per aumento di dotazione o per rinnovamenti, sia tale da soddisfare alle esigenze dei trasporti militari, e che si tenga conto delle considerazioni fatte in proposito nella relazione presentata alla Commissione dal delegato militare del Ministero della guerra;

Che negli eventuali contratti di esercizio sia stabilito che l'amministrazione militare possa procedere, in concorso col R. Ispettorato per l'esercizio delle strade ferrate, ai riscontri ed agli accertamenti delle consistenze dei depositi di combustibile in relazione agli obblighi contrattuali;

Che nello stabilire le località dove debbono essere formati i grandi depositi di combustibile, si debba sentire il parere dell'autorità militare;

Che nelle provviste di materiale nuovo si debbano, nei riguardi della difesa nazionale, adottare per tutte le reti gli stessi tipi per gli organi principali del materiale stesso;

Di richiamare l'attenzione del Governo sulla convenienza di stabilire che l'unificazione dei tipi degli organi per l'applicazione dei fanali di segnalamento e degli altri segnali portati dai treni in corsa, si attui non solo pel ma-

teriale di nuovo acquisto, ma nel minor tempo possibile anche pel materiale esistente;

Preso atto della dichiarazione del Regio Ispettorato generale delle Strade Ferrate che un'apposita Commissione già studia per l'unificazione dei principali regolamenti di esercizio, si riconosce l'opportunità del provvedimento, in quanto è necessario di adottare per essi su tutte indistintamente le ferrovie del Regno un unico testo, dipendendo da tale unificazione la regolarità e la sicurezza dell'esercizio specialmente in tempo di guerra, e la possibilità durante i grandi trasporti per la guerra di effettuare spostamenti o sostituzioni nel personale delle linee e di fare, occorrendo, un servizio promiscuo sulle medesime.

Che fino a tanto che la trazione elettrica non sarà estesa a tutta od almeno alla maggior parte della rete ferroviaria, non solo nell'interesse del traffico, ma anche in quello delle esigenze della difesa nazionale siano conservati in istato di pronto servizio tutti gli impianti ed i materiali occorrenti ad un sollecito ristabilimento della trazione a vapore su quelle fra le linee esercitate a trazione elettrica che interessino i grandi trasporti per la mobilitazione e la radunata dell'esercito e che verranno all'uopo indicate dall'autorità militare.;

Raccomandare al Governo, anche nell'interesse del traffico ordinario, di sollecitare gli studi per l'applicazione della trazione elettrica a quei tronchi di linea il cui esercizio riesce molto difficile con la trazione a vapore, specialmente per la lunghezza delle gallerie, e ciò allo scopo di rendere possibile di sfruttare in misura assai maggiore di quella concessa dalla trazione a vapore, la potenzialità delle nostre strade ferrate, sopprimendo e diminuendo considerevolmente le limitazioni che in un movimento di eccezionale intensità, qual è quello dei grandi trasporti per la guerra, sono oggi imposte per le rampe a fortissime pendenze e pel fumo nelle lunghe gallerie;

Che nell'interesse della difesa nazionale convenga negli eventuali contratti di esercizio delle strade ferrate, fare stretto obbligo ai concessionari (salvo la questione della imputazione della spesa da definirsi in sede competente) di tenere permanentemente una scorta di materiale d'armamento in più della quantità strettamente necessaria per i lavori di ordinaria manutenzione delle linee, e che debba

stabilirsi la misura di dette scorte permanenti di materiali, come anche i loro luoghi di deposito, sentito il parere dell'autorità militare;

che a facilitare la formazione delle sopradette scorte, diminuendo sensibilmente gli oneri che ne deriverebbero all'erario ed ai concessionari ove si proseguiva nell'esercizio privato, si debba regolare con norme fisse, in base ai dati forniti dall'esperienza, il quantitativo di materiali che ciascuna Società deve acquistare annualmente per lavori di ordinaria manutenzione della sua rete, e stabilire che gli approvvigionamenti di questi materiali debbano essere completati almeno quattro mesi prima del termine di ciascun anno;

che per quanto riguarda i materiali che potessero occorrere in tempo di guerra per il riattamento o la costruzione di ponti metallici, si provveda, anche nell'interesse del traffico, alla costituzione di scorte di speciali materiali per la formazione di ponti metallici scomponibili.

Durante la mobilitazione e durante la guerra il Comando supremo dell'esercito ha diritto, a senso dell'art. 280 della vigente legge sui lavori pubblici, di prescrivere che siano posti a sua disposizione tutti i mezzi che giudicherà necessari per l'esecuzione dei trasporti militari, di ordinare che questi siano effettuati in conformità delle disposizioni che all'uopo saranno date, di stabilire le norme da osservarsi nel servizio ferroviario e di limitare o sopprimere il servizio pubblico in relazione alle esigenze dei trasporti occorrenti nell'interesse militare.

Durante la mobilitazione dell'esercito e durante la guerra la Società esercente dovrà continuare la gestione delle strade ferrate con gli stessi organi come nei tempi ordinari, non potrà esimersi dagli obblighi contratti in forza della concessione, e le relative responsabilità non avranno altre limitazioni tranne quelle che potessero derivare dall'uso che l'autorità militare farà delle facoltà sopradette.

Il Comando supremo avrà anche il diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che per eventi di guerra si trovassero in condizioni tali da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile. In tal caso, per dette linee sarà tenuto apposito e distinto conto dei prodotti dei trasporti per servizio militare e di quelli pel servizio pubblico, ed i prodotti complessivi, sotto deduzione delle spese incontrate dall'autorità militare, saranno versati mensilmente nelle casse dello Stato, a carico del quale sarà rimborsato il concessionario delle spese vive da lui eventualmente sostenute. Il concessionario non avrà diritto ad altri compensi tranne quello sopra indicato.

Quando, per misura d'ordine pubblico o per la difesa dello Stato, il Governo od il Comando supremo dell'esercito ordinasse la temporanea sospensione dell'esercizio, o facesse in modo qualunque interrompere una ferrovia, la spesa dei lavori per l'interruzione e quella pel completo ristabilimento della linea saranno a carico dello Stato senza che i concessionari possano pretendere maggiore risarcimento di sofferti danni;

Che nell'interesse della difesa nazionale ed in quello del pubblico erario debbasi procurare di associare in modo permanente l'opera dei funzionari del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a quella degli organi militari incaricati in tempo di pace dello studio e della preparazione dei grandi trasporti per la mobilitazione e la radunata dell'esercito e preposti in tempo di guerra alla direzione dei trasporti stessi, pur lasciando interamente agli organi militari medesimi la direzione degli studi ferroviari militari in tempo di pace e l'esclusiva direzione di tutti i trasporti ferroviari in tempo di guerra;

Che per facilitare in tempo di pace la preparazione dei grandi trasporti per la guerra e per garantire all'atto della mobilitazione la regolare effettuazione di essi, sia necessario costituire fin dal tempo di pace le Commissioni di linea con lo stesso personale che dovranno avere in tempo di guerra, e però, nelle nuove convenzioni da stipularsi, debba essere fatto obbligo ai concessionari di concorrere nella costituzione permanente di dette Commissioni

di linea nelle località che venissero all'uopo indicate dall'Autorità militare con l'occorrente personale nella misura delle categorie richieste;

Che le anzidette Commissioni di linea debbano funzionare per tutta la durata della guerra con notevole vantaggio per l'azione degli altri speciali organi ferroviario-militari, dei quali nei vigenti regolamenti sono già previsti la costituzione ed il funzionamento nella zona dell'esercito operante appena compiuti i grandi trasporti per la mobilitazione e la radunata;

Che nelle nuove convenzioni venga stabilito l'esonero da qualsiasi tassa di trasporto per tutti i materiali da impiegarsi nei lavori ed impianti che, nell'interesse della difesa nazionale, dovessero farsi nelle stazioni o sulle linee a tutto carico del bilancio della guerra od anche col semplice concorso del bilancio stesso, o quanto meno che venga stabilito che i trasporti dei materiali anzidetti debbano dai concessionari dell'esercizio essere eseguiti a solo rimborso di spesa;

Che ogniquale volta, per iniziativa e coi fondi dell'Amministrazione militare, si sostituiscano nelle stazioni materiali di armamento, o si eseguano impianti nuovi, debbano i vecchi materiali e impianti tolti d'opera rimanere a intera disposizione dell'Amministrazione stessa, perchè li possa con notevole risparmio di spesa impiegare per aumentare o migliorare gli impianti in altre stazioni, nelle quali, nell'interesse dei grandi trasporti militari, si manifestasse la necessità o la convenienza di tali provvedimenti;

Che, quando i materiali tolti d'opera ed ancora servibili, di cui nei casi indicati nel comma precedente, non vengano reclamati dall'Amministrazione militare per essere reimpiegati in altre stazioni o su altre linee, debba il loro importo essere detratto dal prezzo di acquisto di nuovi materiali od impianti destinati a sostituirli;

Che ogniquale volta si presenti la necessità nell'interesse del servizio ferroviario ordinario, di rimuovere e di demolire alcuni impianti ferroviari stati costruiti a spese del bilancio della guerra, la spesa occorrente per la rimozione e per la rinnovazione degli impianti stessi non debba essere posta a carico dell'Amministrazione militare, ma debba essere sostenuta coi fondi delle Casse per gli aumenti patrimoniali richiesti dall'aumento del traffico;

Che i materiali ferroviari di proprietà dell'Amministrazione della guerra, come, ad esempio, le panche, le sbarre e le lanterne per l'arredamento dei carri per merci e bestiame da adibirsi al trasporto di uomini, le rampe mobili, i piani caricatori scomponibili, i fanali da porre in coda ai treni, ecc., debbano essere assunti in regolare consegna dai concessionari come veri e propri materiali di esercizio;

Che sia fatto obbligo ai concessionari di ricoverare sotto apposite tettoie od in altri locali adatti allo scopo, nelle stazioni che verranno designate dall'Autorità militare i materiali ferroviari di proprietà dell'Amministrazione della guerra, e di provvedere alla loro buona conservazione senza diritti a compensi od indennizzi di sorta;

Che qualora l'Autorità militare ritenesse necessario, nei riguardi della difesa nazionale, di provvedere a proprie spese e di conservare in alcune stazioni una certa quantità di materiali di armamento a piè d'opera per lavori ed impianti da eseguirsi soltanto all'atto della mobilitazione, sia obbligo dei concessionari di eseguire il trasporto di detti materiali a solo rimborso di spesa;

Che sia obbligo dei concessionari di curare, senza diritto a compenso od indennizzi di sorta, la buona conservazione dei materiali di armamento di cui al comma precedente e di provvedere anche, ove occorra, al cambio ed alla periodica rinnovazione di quelli fra detti materiali che fossero maggiormente soggetti a deperimenti, valendosi all'uopo dei materiali destinati ai lavori di ordinaria manutenzione delle linee.

Il delegato militare infine faceva istanza che venga riconosciuta all'Autorità militare la facoltà di diretti riscontri od accertamenti in tutte le questioni ferroviarie che interessano la difesa nazionale.

Questa richiesta venne accolta nel senso che si debba riconoscere all'Autorità militare la facoltà di promuovere e di procedere in concorso col R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate a riscontro ed accertamenti in tutte le questioni ferroviarie che interessano la difesa nazionale.

LA RELAZIONE DELLA COMMISSIONE GOVERNATIVA

SUL

PROBLEMA FERROVIARIO DEL PORTO DI GENOVA

Ecco il sunto, cui accennammo nel precedente numero, della relazione della Commissione incaricata dello studio del problema ferroviario del porto di Genova. La Commissione, che è presieduta dal senatore Adamoli, è composta dai senatori Capellini e Leone Pelloux, del colonnello Bonazzi, del prof. Loria, del comm. Beccaro, degli ingegneri comm. Crugnola, Lanino, Crosa, cav. Baldacci, Nicoli e dei segretari ing. Edilio Ehrenfreund e Augusto Forti.

Il commercio di Genova. — In uno studio speciale, che serve di base al lavoro, la Commissione, dopo avere analizzato il traffico che si è sviluppato nel porto di Genova in seguito all'unificazione dell'Italia, esamina partitamente le circostanze, che possono farlo variare in avvenire.

Notato che l'importazione dei combustibili e delle materie prime, destinate alle industrie dell'Alta Italia, è quella che costituisce la parte maggiore del traffico di Genova, la relazione, dal confronto con altri paesi, trae ragione di prevedere che questa importazione continui ad aumentare in avvenire.

L'esportazione, che ha finora poca parte nel traffico di Genova, potrebbe essere ravvivata; così pure dovrebbe essere migliorato il cabotaggio, che, facilitando gli scambi fra le varie regioni d'Italia, recherebbe vantaggi, specialmente nelle provincie del Mezzogiorno, col permettere la circolazione di merci, che oggi si arrestano dinanzi all'aggravio di tariffe troppo elevate.

Dimostrato poi che la fortuna dei grandi porti del Belgio, dell'Olanda e della Germania è dovuta specialmente alla loro immensa partecipazione ai traffici internazionali, rileva la necessità di rivolgere ogni sforzo all'intento di richiamare a Genova una parte di questi traffici, che oggi vi affluiscono in misura scarsissima.

La relazione analizza poi gli effetti dell'apertura della linea del Gottardo, e dimostra che rispetto ai traffici internazionali, mentre poca è la concorrenza di Marsiglia, gravissima è quella dei porti del Nord: occorre, dunque, farle fronte.

Valutati i probabili benefici del Sempione, e gli effetti di altre linee progettate dalla Svizzera e dalla Francia, e tenuto conto dei possibili miglioramenti delle nostre ferrovie, la relazione dimostra che, per vincere la concorrenza dei porti del Nord, occorre anche l'aiuto delle forze locali, le quali debbono tendere a fare di Genova un grande centro di mercato, assicurando alle navi la possibilità di scaricare rapidamente la merce o la probabilità di trovare un carico di ritorno; ai negozianti la possibilità di spedire la loro merce a qualunque punto del mondo.

Supposto che tutte queste condizioni vengano a realizzarsi, la Commissione calcola che il porto di Genova potrebbe raggiungere, fra vent'anni, un movimento complessivo di 10 milioni di tonnellate; cioè quasi il doppio dell'attuale; al quale corrisponderebbe un movimento ferroviario massimo giornaliero di 2000 carri, in confronto di quello di 1200, che è l'attuale.

Porto e stazioni di Genova. — Accennato alla deficienza degli attuali impianti del porto, si rileva che questi, anche col sussidio del parco ferroviario, ora in costruzione al Campasso, presso Sampierdarena, non sarebbero sufficienti al bisogno; quindi si delineano le opere che si presentano più urgenti per il servizio ferroviario del porto, ed alle quali, a senso della legge del 1903, dovrà provvedere il Consorzio. La Commissione, da parte sua propone dei miglioramenti per la stazione occidentale di Genova e per quella di Sampierdarena.

Valichi dei Giovi. — La relazione si sofferma poi lungamente a studiare la nota questione dei valichi dell'appennino ligure, distinguendo il tratto in ascesa da quello in discesa.

Per il tratto in salita da Genova, propone di migliorare le stazioni di Ronco, Busalla e Pontedecimo e la linea di Ovada, dimostrando che con questi miglioramenti le tre linee esistenti saranno poste in grado di far fronte al movimento di 2000 carri al giorno in uscita da Genova.

Nella discesa da Ronco a Novi si cumula in una linea sola il movimento che viene dalle due linee dei Giovi; per cui questo tratto costituisce oggi la causa più grave delle difficoltà del servizio e s'impone la necessità di raddoppiare la via.

Constatata questa necessità, la relazione esamina se non convenga, invece, di ottenere lo scopo mediante la rettificazione fra Ronco e Voghera, che offrirebbe anche il vantaggio di abbreviare di 14 chilometri l'attuale lunghezza del percorso fra Genova e Milano. Per risolvere tale questione si considera dapprima che il movimento, che va da Genova verso il Nord, si suddivide in parti uguali, dirette rispettivamente a Voghera, da dove poi si dirama per Piacenza e Milano ed a Novi; ed oltre verso il Piemonte ed il Gottardo.

La biforcazione delle due linee a Ronco, verso Novi e verso Voghera, si presenta quindi razionale: ed un notevole beneficio verrà ai viaggiatori ed alle merci dal raccorciamento del percorso fra Genova e Milano.

La costruzione di un valico nuovo importerebbe una spesa ingente e richiederebbe un tempo non breve. A questa spesa sarebbe da aggiungere quella necessaria ai provvedimenti indispensabili per l'assetto della rete, che dovrebbero attuarsi anche nel caso che si costruisse un valico nuovo, nonchè quella occorrente a far fronte alle insufficienze del tronco Ronco-Novi nel periodo costruttivo. In complesso si andrebbe incontro ad una spesa ingentissima. Anche questo induce la Commissione a consigliare la rettificazione Ronco-Voghera, che potrebbe eseguirsi in brevissimo tempo, e non costringerebbe ad un anticipo eccessivamente gravoso rispetto ai bisogni che soltanto in avvenire potrebbero forse verificarsi.

Un'altra considerazione è pure esposta in appoggio a questa linea. La linea Novi-Milano è oggi aggravatissima di movimento; il tratto più aggravato è quello da Tortona a Voghera, comune alle due linee Genova-Milano e Torino-Piacenza, talchè se ne impone lo sdoppiamento. Anche a questo risultato provvede la rettificazione Ronco-Voghera.

La Commissione conclude perciò insistendo per la immediata costruzione della rettificazione Ronco-Voghera, e notato che ciò non pregiudica qualsiasi risoluzione intorno ad un valico nuovo, e che questo può pure rendersi necessario in avvenire, si riserva di trattare diffusamente l'argomento nella seconda parte del suo lavoro.

Linee e stazioni settentrionali. — Milano è, fra le stazioni settentrionali, quella che interessa maggiormente Genova, e per essa, rievocati i precedenti della tanto dibattuta questione, la Commissione insiste perchè non sia posto indugio al suo completo assetto.

Per la linea Alessandria-Novara, considerata l'importanza che ha per Genova, e che aumenterà considerevolmente con l'apertura del Sempione, è proposto di raddoppiare il binario e di ampliare le stazioni estreme ed intermedie. Altri miglioramenti sono pure proposti per le

stazioni di Torino e per le altre minori che con Genova hanno relazioni di traffico.

Linee delle Riviere liguri. — Le linee Genova-Spezia e Genova-Savona sono pure diffusamente trattate nella considerazione che le deficienze dei loro impianti, col dar luogo ai ritardi dei treni viaggiatori in arrivo a Genova, portano continuamente alla conseguenza di far sopprimere dei treni merci sull'Appennino, incagliando per conseguenza il movimento del porto.

Esaminati i vari progetti proposti per la sistemazione di queste linee, la Commissione propone di raddoppiare il binario fra Genova e Chiavari; con che la linea di levante, già a doppio binario fra Chiavari e Riva Trigoso, verrebbe ad essere completamente sistemata per tutti i 50 chilometri che intercedono da Genova a Riva.

Per la tratta rimanente Riva-Spezia, è proposto l'ingrandimento di alcune stazioni, la costruzione di una stazione nuova fra Corniglia e Spezia e la sistemazione del servizio merci a Spezia.

Per le linee di ponente è proposto il raddoppiamento del binario fra Sampierdarena e Voltri, l'ingrandimento delle stazioni di Arenzano, Cogoleto e Varazze, la costruzione della stazione definitiva a Celle, la sistemazione completa della stazione di Savona, ed altri provvedimenti minori.

Materiale rotabile. — La questione del materiale rotabile, e specialmente dei carri ferroviari, trova pure posto nella relazione, che dimostra, anche col confronto dell'estero, che le deficienze tanto lamentate dipendono essenzialmente dalla loro scarsa utilizzazione, alla quale è da ovviare, oltre che con la sistemazione delle linee e delle stazioni, anche con la riforma del regolamento dei trasporti, con un più pronto rinnovamento del materiale e col promuovere, per quanto è possibile, una maggiore esportazione dai porti.

Trazione elettrica. — La convenienza di applicare la trazione elettrica sugli esistenti valichi dell'Appennino, non è per ora, e per varie ragioni, dimostrata, poichè nelle attuali condizioni non risulta la possibilità di ottenere, con questo sistema di esercizio, un aumento di potenzialità a confronto della trazione a vapore.

Ciò è dimostrato diffusamente in un accurato studio tecnico che fa parte della relazione, onde la Commissione consiglia, per questo, speciali esperimenti, i cui risultati torneranno utili sia per le future applicazioni a nuovi valichi dell'Appennino Ligure, sia per applicazioni ad altre ferrovie italiane.

Funicolari aeree. — Delle funicolari aeree già largamente applicate specialmente in Germania, e delle quali è stata proposta la utilizzazione per il trasporto dei carboni da Genova, la Commissione ha fatto all'estero studi accuratissimi, dei quali rende conto in una dotta memoria tecnica unita alla relazione.

I pregi di questo nuovo mezzo di trasporto sono in essa chiaramente rilevati; ma la Commissione non crede di poterne consigliare senz'altro l'applicazione, perchè per Genova occorrerebbe un impianto grandioso che non ha riscontro in alcuno di quelli esistenti finora; e la grande differenza di queste condizioni non permette di stabilire a priori un giudizio sicuro sui risultati che potrebbero praticamente sperarsi. Sarebbe quindi opportuno far prima un esperimento risolutivo.

Tale impianto involge poi nel suo complesso tante questioni di carattere commerciale e sociale, che la Commissione non ne ritiene consigliabile l'assunzione diretta da parte dello Stato, e giudica conveniente che sia rimessa alla competenza del Consorzio autonomo del porto.

Conclusione — Concretati i provvedimenti che sono necessari per mettere i tre valichi dell'Appennino Ligure e le ferrovie che ne irradiano, in condizioni di poter fare un servizio regolare e di poter dare sfogo all'efflusso delle merci da Genova, finchè questo sia arrivato ai 2000 carri, cioè quasi al doppio di quanto si ha attualmente, il pro-

blema rimane risoluto per un periodo di tempo certamente lungo.

Quando apparirà non lontana l'epoca in cui anche i 2000 carri potranno essere sorpassati, e di tanto prima che ciò avvenga di quanto è necessario per la esecuzione dei lavori, allora sarà da provvedere a nuovi mezzi.

La Commissione già accenna, rispetto a questi ad una rettifica del tronco Busalla Pontedecimo, che, insieme ai benefici che i risultati delle esperienze fossero per dimostrare ottenibili dalla trazione elettrica e dalle funicolari aeree, permetterebbe di provvedere ancora ad un movimento più che triplo dell'attuale.

Se bisogni anche maggiori si manifestassero, sarebbe allora da provvedere ad un nuovo valico.

Di questo la Commissione si riserva di trattare diffusamente nella seconda parte del suo lavoro.

Come si vede, la Commissione si è ispirata a larghezza di vedute, delineando in ordine allo scopo, alle opere ed al tempo, il procedimento da seguire per la intiera soluzione del problema ferroviario di Genova.

Per disposizione di S. E. il Ministro Tedesco, la relazione sarà pubblicata fra pochi giorni, onde si potrà allora formarsi un chiaro concetto di questo ponderoso, notevole lavoro, che tanto interessa il commercio nazionale.

IL COSTO DI ESERCIZIO DEL TRASPORTO VIAGGIATORI

Negli *Atti della Reale Commissione* pel nuovo ordinamento delle Strade Ferrate è riportato un calcolo che l'Amministrazione delle ferrovie di Stato del Wurtemberg ha istituito per determinare il costo del trasporto viaggiatori sulla propria rete. Il metodo seguito nel detto calcolo, pur non raggiungendo, com'è naturale, l'assoluta precisione, è razionale e facile e può applicarsi ad altre ricerche analoghe.

Gli studi furono fatti in base ai dati del 1899, nel quale anno la lunghezza delle ferrovie di Stato wurtemberghesi era di km. 1826; la ripartizione dei viaggiatori fra le tre classi era risultata del 0.24 0/0 per la prima, del 6.26 per la seconda e del 93.50 per la terza classe. La percorrenza media per i viaggiatori di prima classe era stata di km. 75, per quelli di seconda di km. 30 e per quelli di terza di km. 18. Il prodotto complessivo era di L. 64,446,200 e la spesa 39,516,250.

Fu dapprima desunta la spesa chilometrica per treno medio per ciascuna delle quattro categorie di treni in uso, cioè diretti, omnibus, misti e merci, ricercando all'uopo il valore (potenza di trazione) della locomotiva media per i treni di tali categorie e la composizione media di ciascun treno.

Tolte poi dalle spese totali d'esercizio quelle per lavori straordinari, la parte rimanente fu divisa nei quattro seguenti gruppi principali, in ognuno dei quali sono comprese le spese di personale:

- 1) Trazione (servizio della locomotiva media);
- 2) Movimento (servizio del treno medio);
- 3) Manutenzione del corpo stradale e annessi;
- 4) Spese varie.

Ognuno di questi gruppi fu poi suddiviso in vari titoli di spesa, cioè:

I. Spesa per la trazione. — Carbone, acqua, materie lubrificanti, manutenzione ordinaria della locomotiva e del tender, materiali per la pulitura ed altri materiali minuti, mano d'opera per la pulitura, pel carico del carbone, per la manutenzione dei fabbricati (rimessa locomotive, magazzini per i carboni, ecc.). Stipendi del personale di macchina. Competenze varie del personale, premi, soprassoldi, ecc.; manutenzione straordinaria delle locomotive.

II. Spesa pel movimento. — Stipendi del personale dei treni. Materiali per lubricazione, pulitura e disinfezione.

Illuminazione e riscaldamento. Manutenzione del materiale mobile. Competenze accessorie al personale dei treni.

III. *Spese di manutenzione del corpo stradale ed accessori.* — Acquisto materiali d'armamento e spese relative per il personale e l'Amministrazione. Corpo stradale, spese relative di materiale, personale di amministrazione. Telegrafi. Segnali. Sgombero della neve. Prestazioni accessorie e quota spese di amministrazione. Spese varie per personale.

IV. *Spese diverse.* — Servizio di stazione e spese generali di amministrazione per la parte non considerata negli altri gruppi.

Qui noteremo che d'ordinario le spese per il servizio delle stazioni si uniscono a quelle relative al movimento dei treni, per l'analogia che esiste fra le due categorie, e perchè il tenerle divise darebbe forse luogo a qualche inesattezza.

Ognuna delle categorie di spese precedentemente indicate è stata ripartita nelle quattro classi dei treni medii, servendosi all'uopo dei dati forniti dalle statistiche, o ricavati da appositi calcoli, o desunti, infine, da alcune ipotesi. In tal modo si è determinata la spesa per treno-km., la quale è risultata per i treni diretti di L. 2611, per gli omnibus di L. 1985, per i misti di L. 1914 e per i treni merci di L. 3081.

A questi risultati, che rappresentano le spese unitarie dipendenti dal solo esercizio, si è poi aggiunta la spesa relativa agli interessi del capitale d'impianto, ripartita in proporzione della percorrenza di ciascuna categoria di treni.

In tal modo la spesa complessiva per treno-km. è risultata: per i diretti, di L. 4.19; per gli omnibus, di L. 3.25; per i misti di L. 3.30, e per i treni merci di L. 5.19.

Per dedurre da questi valori le cifre affrenti al solo servizio viaggiatori, si è tenuto conto per le tre prime categorie di treni, le quali servono promiscuamente ai viaggiatori e alle merci, del numero di assi delle vetture che si riscontrano nel treno medio. Si è così stabilito che la spesa per treno-km., riferita al solo servizio viaggiatori, fu per i treni diretti di L. 3.62, per gli omnibus di L. 2.65 e per i treni misti di L. 1.69.

Dal costo del treno-km. si passa facilmente a calcolare la spesa per ogni posto offerto nei treni, in base alla composizione del treno medio ed alla percorrenza relativa; spesa che, in centesimi di lira, risultò per ogni posto offerto:

	Diretti	Omnibus e misti
Posto di I classe . . .	2.71	2.12
» II » . . .	1.92	1.53
» III » . . .	1.30	1.02

In base poi alle utilizzazioni dei posti si ottiene il costo per viaggiatore effettivo, che, espresso in centesimi, risulta:

	Diretti	Omnibus e misti
Viaggiatori di I classe cent.	31.50	53.20
» II » »	7.45	13.90
» III » »	3.69	3.62

Nello stesso anno il prodotto medio per viaggiatore-chilometro era stato:

	Diretti	Omnibus
Viaggiatori di I classe cent.	10.24	9.46
» II » »	6.55	4.94
» III » »	4.51	2.89

Da questo calcolo si deduce:

1) che il costo del viaggiatore-km. di I e II classe non è coperto dal prodotto per nessuna categoria di treni;

2) che, a causa della scarsa utilizzazione, il viaggiatore-km. di I e II classe costa più nei treni-omnibus e misti che nei diretti, mentre per questi treni il posto offerto presenta, come è naturale, un costo maggiore;

3) che il solo viaggiatore di III classe nei diretti copre col prodotto il costo di esercizio.

Sulle ferrovie wurtemberghesi i prodotti complessivi dei viaggiatori risultarono inferiori alle corrispondenti spese di

trasporto, e la passività per l'anno 1899 fu di L. 6,521,000. Il servizio merci, però, dà risultati molto più favorevoli, tanto che nello stesso anno, oltre a coprire il passivo dovuto ai trasporti di persone, fornì un avanzo pel bilancio complessivo dell'azienda di L. 24,930,000.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

Ecco le notizie ultimissime del Sempione:

« Martedì si riprese la perforazione meccanica nel Tunnel II, e, sebbene l'acqua termale disturbi notevolmente il lavoro, tuttavia si riesce a forare un metro di cunicolo al giorno.

« Nel Tunnel I, ove si riparano le armature, si rimetteranno le perforatrici nella ventura settimana.

« Attualmente il Tunnel II trovasi di 10 metri più avanzato del Tunnel I.

« Il volume totale delle sorgenti termali è di 141 litri al secondo.

« Gli operai alle avanzate lavorano sei ore ».

><

Servizio diretto italo-svizzero per Gottardo.

Siamo informati che sono abbastanza bene avviate le pratiche per la ricompilazione della tariffa del servizio diretto italo-svizzero (via Gottardo) per viaggiatori e bagagli e che sono in corso fra le nostre Amministrazioni ferroviarie e quelle estere interessate.

L'anzidetta tariffa comprenderà le corrispondenze fra Torino e la Svizzera per le vie facoltative di Luino e Chiasso. Per tal modo verrà soddisfatto il desiderio manifestato dalla « Pro Torino » rendendo facoltativi i biglietti da e per Torino, via Luino e via Chiasso, con prezzo per quest'ultima via, così come si è già stabilito nel servizio fra Torino e la Germania, via Gottardo, per le relazioni con Berlino e Francoforte, i cui biglietti permettono appunto di seguire la via di Luino e quella di Milano-Chiasso.

><

Strade Ferrate della Sicilia.

(Assemblea generale della Società)

Il 26 novembre ebbe luogo in Roma la preannunciata adunanza generale degli azionisti della Società per le Strade Ferrate della Sicilia. Intervenero 54 azionisti possessori o rappresentanti di n. 25,517 azioni con diritto a voti 5093.

Fu data lettura della Relazione dell'esercizio 1903-1904, la quale constata l'aumento e le migliorate condizioni del personale, pel quale furono spese L. 490,828.02 più che nell'esercizio precedente.

Il prodotto complessivo ammontò a L. 13,125,780, con un aumento di L. 673,736 in confronto dell'esercizio precedente. Il prodotto medio chilometrico è stato di lire 11,932, con un aumento di L. 612 in confronto del 1902-1903. Le spese ammontarono a L. 12,203,284, con un aumento di L. 561,797.

L'utile della gestione fu di L. 1,550,123.09, delle quali un ventesimo spetta alla riserva ordinaria. Della rimanenza, prelevato il 5 per cento al capitale azioni, residuano L. 475,779.44. Su queste, L. 47,577.94 spettano alla riserva straordinaria; il 12 per cento delle residuali L. 428,201.50 al Consiglio d'Amministrazione; allo Stato per compartecipazione agli utili L. 84,447.85;

agli azionisti in ragione di L. 7 per azione e cartelle di godimento L. 280,000. Il dividendo complessivo sarà stato così di L. 32 per azione.

Approvato con voti unanimi il bilancio, l'assemblea riconfermò i consiglieri d'Amministrazione, i sindaci ed i sindaci supplenti scaduti.

><

Provvista di materiale ferroviario.

In seguito a deliberazione del Consiglio dei Ministri, l'on. Tedesco ha autorizzato la provvista, in aumento di dotazione alla Rete Adriatica, per il presunto ammontare di L. 10,000,000, di: 10 locomotive compound a 8 ruote; 30 dette a 6 ruote; 30 locomotive tenders a 6 ruote; 200 carrozze di 3^a classe a 2 assi; 100 carri bagagli a 2 assi.

><

Nuovi lavori.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha autorizzata l'esecuzione dei nuovi lavori, per l'ammontare complessivo di oltre L. 1,770,000:

Carico, trasporto e posa dei massi costituenti parte del muro di fondo, le due grandi porte sui muri divisorii e gli otto pilastri dei pronai del monumento a Vittorio Emanuele in Roma, L. 85,000.

Ingrossamento ed imbancamento a rinforzo dell'argine destro di Brenta alla svolta Pennelli in comune di Codèvigo (Padova), L. 45,000.

Allargamento di banca all'argine destro di Adige al froldo Cassona e Drizzagno Zevio (Verona), L. 42,000.

Sottobanca arginale a sinistra di Reno alla botta Ramedello nei comuni di Cento a Pieve di Cento (Ferrara), L. 26,000.

Piazza bassa all'argine sinistro di Reno in golena Menate e froldo Menate nei comuni di Argenta e Ravenna, L. 55,000.

Lavori idraulici diversi nelle Province di Ferrara, Mantova, Padova, Parma, Verona e Udine, L. 53,000.

Manutenzione dei corsi d'acqua Bruna-Sovata Mollarella-Fossa ed influenti (Grosseto), L. 103,500.

Lavori addizionali per l'ampliamento del primo diversivo d'Ombrone dal Mandraccio a monte di ponte tra lo sbocco nel padule aperto (Grosseto), L. 297,000.

Lavori portuali diversi nelle Province di Ancona, Ravenna e Pesaro, L. 33,125.

Copertura del cortile ed altri lavori di sistemazione del palazzo di Montecitorio, L. 10,300.

Ripristino del tratto interrotto fra i ponticelli 9 e 15 del tronco da Ponte Sinni alla stazione di Nova Siri della strada nazionale Sapri-Jonio, n. 59 (Potenza), L. 36,500.

Sistemazione del Ponte Fico lungo la strada nazionale n. 58 (Potenza), L. 31,100.

Lavori stradali diversi nelle Province di Avellino, Catania, Cosenza, Cuneo, Lucca, Potenza, Sassari, Udine, L. 28,630.

Difera di 4 tratti dell'argine destro di Brenta fra Rosara e il ponte di Codevico (Padova), L. 20,000.

Lavori idraulici nelle Province di Padova e Pisa, L. 19,420.

Urgenti lavori di escavazione della parte subacquea della punta tra il Canal Naviglio Corsini e quello della Baiona in Porto Corsini (Ravenna), L. 23,960.

Lavori ferroviari diversi, L. 887,450.

><

I disavanzi degli Istituti di previdenza ferroviari.

Presieduta dall'on. Saporito, si è riunita più volte la Sotto-Commissione, che la Commissione per la riparti-

zione e la valutazione dei disavanzi degli Istituti di previdenza ferroviari ha nominato per lo studio delle questioni d'indole legale. L'esame a cui la Sotto-Commissione attende, riguarda le dotazioni portate dagli obblighi contratti dalle Società esercenti in forza dei Capitolati d'esercizio per concretare le conclusioni da sottoporsi alla Commissione in adunanza plenaria, come pure per trattare le responsabilità dei disavanzi formati nei patrimoni degli Istituti stessi.

In tal modo, appena la Sotto-Commissione che procede all'accertamento dell'entità di detti disavanzi li avrà determinati, la Commissione plenaria potrà presentare al Governo le sue definitive deliberazioni e proposte.

><

Provvedimenti dei Ministeri dei Lavori Pubblici ed Agricoltura e Commercio.

Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne disposto quanto appresso:

1) Venne approvata la proposta della Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia relativa all'istituzione in servizio interno di quella rete, della tariffa locale n. 219, piccola velocità, per i trasporti di cotone greggio in balle, a carro completo, in partenza da una delle stazioni fra Licata e Comiso della linea Siracusa-Licata ed in destinazione alle stazioni di Catania, Messina, Palermo e Siracusa, compresi i porti e moli omonimi.

Lo scopo del provvedimento è quello di incoraggiare, mediante riduzioni del nolo ferroviario, l'esperimento che si vuole tentare dai Cottonifici dell'Isola della lavorazione dei cotone indigeni provenienti dai territori di Terranova di Sicilia, Vittoria e Biscari, e ciò a motivo che, per le attuali condizioni del mercato, sarebbe cessata la convenienza di ritirare i cotone dall'India e dall'America;

2) È stata accolta una proposta della Direzione generale della Rete Mediterranea, fatta d'accordo con quelle dell'Adriatico e della Sicilia, per la quale, nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, alla voce « gomma arabica (residui di) » e relativa nota, è sostituita quella di « gomma arabica di scarto (classe 5^a) » e relativa nota.

Questo provvedimento ha lo scopo di evitare per l'avvenire i molteplici contrasti cui dava luogo in passato l'applicazione della tariffa alla merce della quale si tratta.

><

Ferrovia Santhià-Biella.

(Proroga di tariffe speciali).

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha accolta la domanda della Società per le ferrovie del Ticino, avente per iscopo la proroga fino al 31 ottobre 1905 delle tariffe speciali a prezzo ridotto, applicabili sul tratto da Santhià a Biella, per il trasporto delle merci a piccola velocità, con vincolo di peso e velocità limitata, approvate con decreto ministeriale 11 settembre 1903, in via di esperimento per la durata di un anno.

><

Linea Ascoli-San Benedetto del Tronto.

(Esercizio economico).

S. M. il Re ha firmato il decreto col quale si dispone che, a datare dal 1° gennaio 1905, sulla linea Ascoli-San Benedetto del Tronto venga applicato, a titolo di esperimento, l'esercizio economico limitato ai trasporti dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani e delle biciclette, con le modalità tecniche e condizioni determinate in apposito decreto del Ministero dei Lavori Pubblici.

Ai trasporti dei quali trattasi, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542, e 14 giugno 1874, n. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0/0.

Il decreto suindicato venne rimesso al Ministero di Grazia e Giustizia per la registrazione e per l'inserzione nella Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno.

Ferrovie della Sicilia.

(Le tariffe a zone abbandonate; esperimenti di nuova tariffa differenziale).

Com'è noto, la Società esercente la Rete Sicula iniziò nel 1902 degli studi di modificazione di tariffe per viaggiatori nell'intento di facilitare i viaggi a lunga percorrenza sulla rete, e di favorire i viaggiatori locali, specialmente della terza classe. All'uopo essa presentava all'esame del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta con la quale si proponeva di risolvere il problema propostosi con l'adozione di una tariffa a zone. Ma alcuni inconvenienti rilevati nella proposta stessa, dovuti alle sperequazioni, sempre peculiari del sistema a zone, e nel caso speciali inammissibili derivanti dai criteri che la Società aveva seguiti nell'applicazione dei prezzi fissi delle singole zone, condussero all'abbandono di quel primo progetto.

Il Ministero propose modificazioni all'anzidetta proposta che eliminavano bensì gli inconvenienti rilevati; ma in confronto dell'alea di immediata perdita supposta dalla Società, come effetto delle nuove tariffe, conduceva ad un rischio maggiore, quante volte la nuova tariffa non avesse raggiunto lo scopo di accrescere il movimento dei viaggiatori, o questo non si fosse sviluppato con sufficiente prontezza od intensità.

Trattandosi di un rischio superiore al milione di lire, la Società esercente rimase dapprima perplessa sulla via da preferire, e si decise poi a riprendere lo studio delle tariffe sotto altro criterio di massima, abbandonando cioè il sistema a zone secondo il tipo ungherese, ed accogliendo invece il principio differenziale, già in uso per le merci.

Infatti la Società concretò le sue proposte in una nuova tariffa che presentò in principio del corrente anno all'approvazione superiore.

La determinazione della nuova tariffa venne fatta nell'intento che essa riuscisse strettamente differenziale, e che cioè non presentasse alcuna discontinuità nel ribasso e nei prezzi, dovendo il primo risultare sempre crescente insieme al prezzo, col crescere delle distanze.

In conseguenza, piuttosto che stabilire delle zone successive, a ciascuna delle quali fosse da applicare una tariffa proporzionale, successivamente più ridotta, si è preferito procedere alla determinazione del prezzo corrispondente a ciascuna distanza di chilometro in chilometro, prestabilendo che, in confronto delle tariffe attuali della terza classe, il minimo ribasso dovesse risultare del 25 per cento ed aumentare con legge continua, fino a raggiungere il ribasso del 75 per cento alla distanza di 400 chilometri.

Per la determinazione dei prezzi della seconda e della prima classe, la Società ha stimato opportuno prendere come base i prezzi determinati per la terza classe, assegnando alla seconda classe il prezzo uguale ad una volta e mezza quello della terza classe, ed alla prima classe il prezzo uguale al doppio di quello della terza.

Quanto all'estensione da dare all'esperimento, si è convenuto nel concetto di limitarlo alle due linee Catania-Siracusa-Licata e Catania-Valsavoia-Caltagirone, imperocché

trattasi di applicare tariffe nuove che, in confronto delle attuali, presentano un forte ribasso. Tuttavia l'estensione della proposta tariffa ad altre linee è già prevista nella proposta all'uopo presentata dalla Società, tantochè la tariffa stessa contempla percorrenze fino a 400 chilometri.

La presentazione della proposta concreta di nuova tariffa, i cui prezzi sono applicabili ai viaggiatori in partenza dall'una all'altra stazione delle due linee anzi accennate, con convogli omnibus o misti, è stata fatta di recente a motivo che corsero lunghe trattative per stabilire la percentuale dell'imposta erariale in relazione alle disposizioni della legge del 9 giugno 1901 sull'esercizio economico.

Si ha però fiducia che l'esperimento della nuova tariffa differenziale, il primo che si tenta in Italia, potrà incominciare col 1° gennaio 1905.

><

Ancora per riduzione di tariffe e riforme dei trasporti.

La Camera di Commercio ed Arti della Provincia di Aquila ha fatto studiare da un'apposita Commissione statistico-industriale l'importante questione delle modificazioni da apportarsi alle vigenti disposizioni sulle tariffe e condizioni dei trasporti.

La Commissione stessa ha concretato in una succinta Relazione i voti più pressanti del commercio che si dovrebbero tenere presenti nel futuro assetto dei servizi ferroviari e la Camera predetta, alla quale si sono associate altre Camere di Commercio del Regno, ne ha vivamente raccomandata la presa in considerazione al Ministero dei Lavori Pubblici ed a quello di Agricoltura, Industria e Commercio.

Tali voti riguardano i punti seguenti:

Tariffe dei viaggiatori. — Si domanda che i relativi prezzi (che sono fra i più elevati in Europa) subiscano una riduzione generale abolendo all'uopo tutti i biglietti di favore, sia gratuiti che a riduzione, di qualsiasi specie. Data poi la configurazione geografica del nostro paese, si vorrebbe una riforma radicale delle tariffe dei viaggiatori allo scopo di diminuire ancora il costo dei lunghi percorsi mediante una tassazione progressivamente decrescente.

Biglietti di andata e ritorno. — Sull'esempio di talune ferrovie estere, si chiede che tutte le stazioni siano munite di biglietti di andata e ritorno per qualunque destinazione, anche a lungo percorso, con durata proporzionale alla distanza.

Ritardi. — Si domanda che siano da attuarsi i provvedimenti seguenti, come quelli considerati più urgenti per eliminare i ritardi ferroviari divenuti quasi sistematici: semplificare la distribuzione dei biglietti, abolendo le varietà dei biglietti a tariffa ridotta; facilitare il carico e lo scarico dei bagagli e delle merci a grande velocità; raddoppiare i binari sulle linee più importanti.

Riscaldamento. — Si desidera che il riscaldamento delle carrozze di 3ª classe non sia limitato a quelle che viaggiano coi treni diretti anche quando percorrono linee con clima temperato, ma sia invece esteso anche a quelle dei treni accelerati ed omnibus che percorrono in luoghi montuosi e rigidi.

Tariffe del trasporto delle merci. — Si lamenta la inesplicabile complicazione e difformità di tariffe ed il modo con cui vengono regolate ed applicate. Si domanda perciò che le tariffe in vigore vengano radicalmente riformate nel senso anche di renderle di più facile maneggio, sia pel pubblico, sia per gli agenti ferroviari,

adottando una tariffa uniforme su tutte le linee ferroviarie avente solo poche basi fondamentali di prezzi. Si vorrebbe poi che fosse applicata una determinata serie di percentuali di ribasso alle stesse basi fondamentali a favore dei nostri prodotti agricoli e che i prezzi di trasporto fossero tenuti molto bassi per poter sostenere la concorrenza estera ed allargare i limiti delle nostre esportazioni.

Termini per la resa. — I termini di resa, per maggiore semplicità dovrebbero essere computati una sola volta in base alla distanza reale complessiva, togliendo e la cumolazione di calcolo dei termini di resa per il percorso ferroviario con le operazioni di presa e consegna a domicilio, e l'aumento dei termini di resa per il transito fra linee di diverse Amministrazioni. Si raccomanda poi al Governo una maggiore celerità dei mezzi di trasporto onde anche l'Italia, come le altre nazioni, per mezzo di celeri trasporti, possa farsi valere sui mercati stranieri e rendere apprezzati i nostri prodotti.

Diritti di deposito o di sosta. — Si reclama contro l'aumento della tassa di sosta che in caso di straordinaria affluenza di merce si applica in relazione al comma O dell'art. 117 delle tariffe e condizioni sui trasporti, unitamente alla riduzione del termine utile per il ritiro delle merci; obiettando che la straordinaria affluenza di merci nelle stazioni è il risultato non di circostanze eccezionali dipendenti da forza maggiore e da speciali eventualità, ma da insufficienza di servizio e talvolta anche da imprevidenza.

Deposito per richiesta di vagoni. — Si vorrebbe che l'Amministrazione ferroviaria fosse chiamata a compensare i danni non lievi derivanti dall'insufficienza del servizio.

Deficienza del materiale rotabile. — Si domanda che la dotazione del materiale mobile da merci sia tale da poter assicurare tutti i trasporti dei prodotti, notando che per la risvegliata attività economica del Paese, il materiale attuale non è sufficiente per assicurare la regolarità del servizio, specialmente nel periodo della campagna vinicola nel quale i trasporti si accumulano e raggiungono il massimo della loro intensità.

Possibilità di diverso trattamento ai mittenti. — La deficienza di materiale o cause inerenti alla volontà individuale dei funzionari sociali, creano una diversità di trattamento dipendente dal volere delle Amministrazioni ferroviarie, le quali possono a loro volontà somministrare vagoni di una o di altra capacità, di guisa che spesso si verifica che per la stessa qualità e quantità di merce e per lo stesso percorso debbono pagare prezzi disparati di trasporto. Occorre pertanto riparare a siffatti inconvenienti dannosi al commercio.

Carico e scarico. — Si osserva che le operazioni di carico e scarico non rispondono in generale alle esigenze del commercio a motivo dell'insufficienza d'impianti in moltissime stazioni, cosa questa alla quale necessiterebbe provvedere ampliando innanzi tutto i piani caricatori in quelle stazioni nelle quali questi non rispondono ai bisogni del servizio.

Avviso dell'arrivo delle merci. — Si troverebbe opportuna una disposizione che stabilisse essere la consegna efficace e regolarmente fatta anche ad un familiare o commesso del destinatario, al pari di quanto si pratica per la notifica degli atti giudiziari. Quanto alle lettere trasmesse per mezzo della posta si desidererebbe che, a scanso di contestazioni, l'invio fosse fatto con ricevuta di ritorno.

Pagamento degli assegni. — Si richiede che la stazione destinataria sia tenuta a mandare direttamente al mittente l'avviso d'incasso entro lo stesso giorno della

sua effettuazione e che tale documento debba essere considerato come un'assegno a vista sulla stazione di partenza e ciò allo scopo di eliminare i ritardi che si lamentano nel pagamento degli assegni.

Provvedimenti contro i furti di merci. — Necessitano speciali provvedimenti a garanzia delle merci viaggianti, stante che assai frequenti sarebbero i furti perpetrati sulle nostre ferrovie.

Pesatura delle merci. — Si chiede che la pesatura delle merci in partenza venga fatta gratuitamente e che tutte le stazioni da cui parte annualmente un certo numero di vagoni siano provvisti di bilancia a ponte.

Orari e tariffe. — Si raccomanda al Governo che sia stabilito l'obbligo tassativo che sulle modificazioni o compilazioni di nuove tariffe, nonchè sulla formazione degli orari siano chiamate a pronunziarsi anche le Camere di Commercio; come pure, a maggiore tutela degli interessi commerciali, venga stabilito che almeno la metà dei componenti il Consiglio delle tariffe sia nominato dalle Camere di Commercio.

Biglietti di andata e ritorno.

Col giorno 16 del corrente mese, la Mediterranea, accogliendo soltanto in parte i voti manifestati dalla Camera di Commercio ed Arti di Caserta, relativi all'istituzione di alcune nuove corrispondenze con biglietti di andata e ritorno, porrà in distribuzione i biglietti della specie sopraindicata fra Santa Maria di Capua Vetere e Formia, Sessa Aurunca e Gaeta.

— Colla stessa data del 16 corrente mese, la Mediterranea porrà anche in distribuzione biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi da Bistagno a San Giuseppe di Cairo.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una proposta della Società per le ferrovie di Reggio Emilia per l'istituzione di una nuova tariffa locale n. 1, grande velocità, in servizio interno della ferrovia medesima, relativa alle spedizioni in affrancato con cartoline-trasporto.

La nuova tariffa stabilisce il volume massimo che possono avere le merci che vengono spedite coi prezzi in essa indicati, onde evitare l'inconveniente, o meglio, il danno che veniva alla ferrovia dal fatto che le spedizioni di talune merci venivano effettuate in colli confezionati in modo che con l'acquisto di poche cartoline di trasporto si veniva ad occupare completamente un vagone.

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sua recente adunanza, ha manifestato l'avviso che alla costruzione di un pozzo tubolare, sistema Northon, non è da applicarsi il criterio di cui al comma F od al comma R della legge organica sui lavori pubblici, che non consentono di fare scavi o di aprire cavi e fontanili ad una distanza dal piede degli argini, minore di quella stabilita dalle discipline e consuetudini locali.

— Il Consiglio di Stato, in altra sua recente adunanza, ha dato il seguente parere in materia di Strade vicinali: « Pur ammesso che un proprietario effettivamente acceda di solito al suo fondo per un'altra strada, basta la possibilità che egli si giovi, quando lo voglia, anche di una strada vicinale, perchè debba essere considerato come utente di quest'ultima ».

><

*Comitato Superiore delle Strade Ferrate.**(Affari trattati nell'adunanza del 26 novembre 1904).*

Domanda di concessione della ferrovia da Borgo S. Lorenzo a Pontassieve.

Proposta per la concessione di compensi all'Impresa De Rosa, assuntrice dei lavori per l'ampliamento della nuova fermata di Lunara, sulla linea Cancellò-Avellino.

Domanda dell'Impresa Di Stefano, perchè sia aumentato il compenso ammesso in suo favore in dipendenza di diversi lavori eseguiti nella stazione di Sulmona.

Questione sulla competenza della spesa relativa alla riparazione di danni alla diga a sponda sinistra del torrente Amato, sulla linea Battipaglia-Reggio.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Vitali, in dipendenza dei lavori di costruzione di un fabbricato alloggi nella stazione di Villarosa.

Proposta per il rafforzamento di alcuni tratti del binario di corsa sulla linea Orte-Falconara.

Competenza della spesa occorsa per l'impianto di due dischi, con relative suonerie, a protezione della stazione di Sezzè, sulla linea Alessandria-Acqui.

Variante al progetto approvato per il diretto collegamento della linea Milano-Venezia con le stazioni di Milano Porta Romana e di Rogoredo.

Competenza della spesa occorsa per il consolidamento della sponda destra del torrente Erbagnone a monte del ponte, al km. 17.797 della linea Torreberetti-Pavia.

Proposta per rafforzare cinque tratti di binario di corsa lungo la linea Termoli-Campobasso.

Proposta per l'ampliamento della stazione di Naso Capo d'Orlando, sulla linea Messina-Patti-Cerda.

Proposta per la distribuzione dell'acqua potabile ai fabbricati viaggiatori ed alloggi nella stazione di Lentini, sulla linea Messina-Siracusa.

Progetto per l'ampliamento della stazione di Oristano.

Convenzione col Consorzio irriguo di Galliate, per la costruzione di cavo a distanza ridotta e di tomba sottopassante la ferrovia Novara-Seregno.

Convenzione col signor Sacco, per la costruzione di un magazzino ad uso pastificio a distanza ridotta dalla linea di diramazione al porto di Palermo.

Convenzione con la Ditta De Pretto e Comp., per attraversamento con conduttura elettrica alla ferrovia Schio-Vicenza.

Convenzione con la Ditta Tavoni, Axerio e Comp., per attraversamento con una conduttura elettrica delle ferrovie Modena-Sassuolo e Modena-Vignola.

Domanda della Direzione delle Ferrovie Economiche Biellesi, per essere autorizzata a mettere in circolazione sulla sua rete i carrelli trasportatori, tipo Langhein.

Proposta della Società Mediterranea, per l'uso della via libera telefonica fra due posti di blocco in caso d'interruzione della corrispondenza degli apparecchi.

Domanda della Società concessionaria della tramvia elettrica Castellammare-Storrento, per una riduzione di distanza dagli ostacoli fissi in corrispondenza al chilometro 5.950.

Domande di concessione della ferrovia Poggio Rusco-Verona.

><

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Gara lavori provvisoriamente aggiudicata).*

Il 29 novembre, presso la Società Mediterranea, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'impianto d'un binario di manovra nella stazione di Tortona. Delle dieci

Ditte ammesse alla gara, otto presentarono offerte, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Giovanni Volante d'Alessandria, che fece il ribasso del 14.50 per cento.

(Contratto ed elaborati d'appalto lavori).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale il contratto stipulato con la Ditta Aurelio Callegari di Parma per l'esecuzione dei lavori d'ampliamento del servizio merci nella stazione di Carrara.

La Società stessa ha presentato all'approvazione gli elaborati d'appalto dei seguenti lavori:

Impianto della fermata di Carmignano-prolungamento del sottovia al km. 16.646 della linea Firenze-Pisa;

Impianto del secondo carrello trasbordatore per la stazione di Napoli.

(Gara aperta per lavori).

Il 6 corrente, presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione del sottovia al km. 38.514 della linea San Giuseppe-Acqui.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Gara per una pensilina provvisoriamente aggiudicata).*

Presso la Direzione dei lavori della Rete Adriatica, in Ancona, ebbe luogo la gara per l'appalto della fornitura e posa in opera di una pensilina metallica da applicarsi alla fronte interna del fabbricato viaggiatori della stazione di Poggio Rusco, per l'importo di L. 8700. Delle 54 Ditte ammesse alla gara, soltanto 12 presentarono offerte di ribasso variabili fra il 5 e il 21 per cento, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Bombelli di Paolo, quale migliore offerente.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione di un tronco di raccordo fra la linea Milano-Venezia e quella di Treviso e Portogruaro presso Mestre, per L. 108,500.

Costruzione del pavimento nel capannone del montaggio veicoli nelle officine del materiale mobile di Firenze, per L. 13,400.

Consolidamento di alcuni tratti del rilevato ferroviario attraversante la valle del Budrione fra i km. 20.326 e 25.229 della linea Mantova-Modena, per L. 66,815.

Id. id. fra i km. 20.449 e 25.228 della stessa linea, per L. 33,553.

Consolidamento di ponticelli e di sottovia armati con rotaie o fasci di rotaie e dei ponticelli scoperti esistenti fra le stazioni di Portocivitanova e S. Benedetto del Tronto, per L. 3000.

Impianto di un terzo binario nella stazione di Osimo-Castelfidardo, sulla linea Ancona-Foggia, per L. 19,800.

Sistemazione dell'impianto meccanico per il sollevamento dell'acqua nel rifornitore della stazione di Pesaro, per L. 11,000.

Primo risanamento e completamento della massicciata lungo il tronco Porretta-Vaioni fra i km. 57.682 e 88.715 della linea Bologna-Pistoia, per L. 178,335.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza al passo a livello al km. 24.427 della linea Teramo-Giulianova, per L. 1330.

Impianti per il lavaggio e la disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nelle stazioni di Pesaro, Senigallia, Ancona, Portocivitanova, Macerata, S. Severino Marche, S. Benedetto del Tronto ed Ascoli, per L. 9300.

Rifacimento di m. 2040 di binario di corsa nelle stazioni di Modugno, Bitetto, Grumo, Appula, Aquaviva, S. Basilio, Palagiano e Massafra, per L. 28.700.

Consolidamento e sistemazione della trincea al chilometro 48.090 della linea Candela-Rocchetta Melit, per L. 3400.

Consolidamento della testata verso Foggia della galleria di S. Angelo al km. 105.543 della linea Foggia-Napoli, per L. 7500.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 30.118 della linea Foligno-Terontola, per L. 500.

Prolungamento della scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Calore al km. 88.780 della linea Foggia-Napoli, per L. 7400.

Impianto di una nuova scogliera di massi naturali a difesa della sponda sinistra del torrente Taro a monte del ponte fra i km. 48.471 e 48.998 della linea Milano-Bologna, per L. 10.000.

Lavori di difesa contro il torrente Carza presso il chilometro 24.750 della linea Faenza-Firenze, per L. 13.440.

Consolidamento della casa cantoniera al km. 162.363 della linea Roma-Sulmona, per L. 1400.

Sistemazione dei locali ad uso dormitorio del personale viaggiante nelle stazioni di Pracchia e Porretta, per L. 8130.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di due dischetti e relative trasmissioni al passaggio a livello presso il casello 5 della linea Alessandria-Acqui, per L. 4240.

Acquisto di un motore a vapore di 3 HP figurante fra le scorte del magazzino materiale di Pietrarsa, per L. 650.

Consolidamento della sede stradale ai km. 90.765-90.939 fra le stazioni di Frosinone e di Ceccano, per L. 8000.

Impianto nella stazione di Gallarate di un'officina per il rialzo e deposito delle vetture elettriche destinate al servizio della linea Milano-Varese, per L. 327.200.

Provvedimenti per impedire gli allagamenti nella galleria di Biassa sulla linea Spezia-Genova, per L. 40.000.

Sistemazione degli appoggi del ponte in ferro della prima traversata Taro sulla linea Parma-Spezia, per L. 14.600.

Costruzione di drenaggi a consolidamento del rilevato ai km. 36.308, 36.342 e 36.353 della linea Torino-Genova, per L. 6500.

RETE SICULA:

Impianto del telegrafo nella stazione di Buonfornello, sulla linea Messina-Patti-Cerda, per L. 557.

Rialzamento della livelletta e costruzione di 5 ponti fra le stazioni di Bicocca e di Passomartino, per lire 396.310.

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di un secondo carrello trasbordatore di rimorchio nella stazione centrale di Napoli, L. 8000.

Prolungamento del binario d'incrocio ed ampliamento della stazione di Sant'Ambrogio sulla linea Torino-Susa, L. 35.350, oltre il materiale metallico d'armamento.

Costruzione di appoggio provvisorio in muratura per la testata destra della travata sul fiume Lenne al chilometro 20.596 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Chiatona e di Ginosa, L. 1500.

Costruzione delle opere di consolidamento del viadotto Randaccio al km. 269.324 della linea Battipaglia-Reggio, L. 4100.

Impianti per la lavatura e la disinfezione dei carri bestiame in stazione di Eboli, L. 6460, oltre il materiale d'armamento.

Provvista di 6 panche da disporsi sotto la tettoia, lato arrivi, della stazione di Roma-Termini, L. 1452.

Prolungamento della gettata di prismi per il consolidamento del pennello di seconda coppia in sponda sinistra del Po, a monte del ponte presso Valenza, lire 26.600.

Chiusura del passo a livello Balleydier sulla linea della Coscia a Sampierdarena, L. 2010.

Opere di difesa in sponda sinistra a monte del ponte sul torrente Staffora al km. 3.329-3.427 della linea Voghera-Pavia, L. 5500.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del servizio d'acqua potabile nelle stazioni e case cantoniere della linea San Benedetto del Tronto e di Ascoli Piceno, L. 8385.

Sostituzione con una gru a lunga base, in ghisa, senza fondazione, della gru di sollevamento di vecchio tipo, in legno, in opera in stazione di Maglie, L. 5450.

Rifacimento in acciaio di 4 deviatori semplici e di uno triplo in stazione di Brescia, L. 3500, oltre il materiale d'armamento.

Rinnovamento con rotaie d'acciaio di m. 2688 di binario fra i km. 55.048 e 57.772 della linea Foggia-Napoli, L. 4230, oltre il materiale d'armamento.

Risanamento e completamento della massicciata in alcuni tratti della linea Bologna-Pistoia fra il bivio Reno e la stazione di Porretta, L. 66.600.

Ampliamento del servizio merci e del fabbricato viaggiatori della stazione di Quaderna, L. 28.700, di cui lire 12.900 per i lavori da appaltarsi.

Lavori addizionali per il consolidamento del viadotto delle Lame sulla linea Roma-Firenze, L. 2070.

Impianto di un nuovo pozzo per aumentare la dotazione d'acqua del rifornitore di Benevento, L. 9035.

Sistemazione del sottovia obliquo di m. 8 di luce al km. 48.093 della linea Roma-Sulmona, L. 6500.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Savona-Sassello-Cartosio. — Si è radunato sabato scorso a Torino il Comitato generale interprovinciale del valico Savona Sassello-Cartosio.

Presiedeva l'on. Paolo Boselli; rappresentavano la città di Torino gli assessori cav. ing. Cappa e comm. ingegnere Frescot; la Deputazione provinciale era rappresentata dal presidente comm. avv. Giordano; per la città di Savona era presente il Regio Commissario cav. Baiardi e per la Camera di Commercio l'avv. Arnaldo Bordonì, nonché i membri del Comitato savonese signori marchese prof. Alessandro Corsi, cav. Caroggio ed il presidente march. dottor Asseretto cav. Giovanni.

Presenziavano pure gli onorevoli deputati avv. Giuseppe Astengo, Ferrero di Cambiano, il sen. bar. Casana, ed il deputato provinciale comm. ing. Salvadori.

Dopo un'amichevole discussione ed uno scambio di idee, il Comitato approvava all'unanimità d'incaricare l'ing. Fenoglio ed il cav. Caroggio di preparare un progetto finan-

ziario della costruzione ed esercizio della linea, onde avere una norma sicura per la domanda del sussidio chilometrico che il Comitato dovrà fare al Governo, quale integrazione del necessario occorrente all'esercizio del valico.

Ferrovia Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha accolto favorevolmente la domanda presentatagli dal Consorzio pel tronco di ferrovia Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, e gli ha accordato un sussidio chilometrico di cinque mila lire per 70 anni.

Ferrovia Lecce-Francavilla. — Con recente decreto dell'on. Ministro dei LL. PP. è stato approvato il progetto esecutivo 8 ottobre 1904 della ferrovia Lecce-Francavilla, con diramazione Novoli-Nardò, presentato dalla Società delle Strade Ferrate Meridionali.

Ferrovia Poggio Rusco-Verona. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha preso in esame le due domande di concessione presentate, una dalla Società Adriatica e l'altra dalla Società Veneta per la costruzione del tronco da Poggio Rusco a Verona, della ferrovia Bologna-Verona.

Il Comitato Superiore fu d'avviso non si debba accogliere nè la prima nè la seconda domanda, non solo, ma ha opinato che, trattandosi di una linea di carattere internazionale, la costruzione dev'essere fatta dallo Stato.

Ferrovia Lucca-Aulla. — Le Giunte dei Consigli comunali della regione interessata adunate d'urgenza, hanno deliberato d'inviare al Governo un loro rappresentante affinché sia provveduto alla ferrovia Lucca-Aulla prima del 13 dicembre, giorno in cui scadrà il tempo della concessione per la ferrovia suddetta all'industria privata.

Si conferma a tal proposito la notizia d'uno sciopero amministrativo generale.

Intanto i membri della Giunta di Castelnuovo, si sono recati dal sottoprefetto. L'on. Artom poi è stato delegato di recarsi dal Ministro.

Ampliamento della stazione di Ortona. — L'Amministrazione ferroviaria ha redatto un progetto di ampliamento della stazione di Ortona a Mare, tendente a formare un piazzale verso mare della larghezza massima di m. 46 per la lunghezza di circa m. 300 a base di scogliera, su cui si conterrebbero 4 nuovi binari terminanti a linea spezzata verso la finale del piazzale stesso, poco oltre il magazzino della P. V. Siccome trattasi di occupare uno specchio acqueo, uniformandosi alle disposizioni di legge, l'Amministrazione ferroviaria chiese il nulla osta dell'Amministrazione comunale, augurandosi non venga negato, essendo un provvedimento richiesto dalle esigenze del commercio e dall'aumentato traffico in quella stazione. Il sindaco nominò una Commissione per esaminare e riferire sull'intendimento della direzione ferroviaria. Sembra che questa Commissione, entrando in merito dei lavori proposti, trovi che, malgrado la buona volontà dell'Amministrazione ferroviaria, poco essi riuscirebbero di giovamento al commercio. Quindi per la questione, prima di definirsi, avranno a conciliarsi gli interessi e considerazioni dell'una, con quelli dell'altra Amministrazione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1904.* — Nella decade 11-20 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 5,124,124, con un aumento di L. 371,209.18 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1904 si ragguaglia a L. 70,433,488, presentando un aumento di L. 2,797,261.91 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Direttissima Trieste-Roma. — La Camera di commercio di Trieste tenne il 29 novembre una seduta riservata, nella quale l'on. Combi presentò la mozione d'urgenza d'inviare al Ministero austriaco delle ferrovie un memoriale per invitarlo ad accordarsi col Governo italiano, affine di ottenere nella prossima per trattazione delle Convenzioni ferroviarie un miglioramento nei servizi della linea Cervignano-Portogruaro-Mestre, esercitata dalla Ferrovia Veneta e dalla Rete Adriatica e in particolar modo la tanto attesa e desiderata direttissima Roma-Trieste (via Cervignano) che corrisponda alla direttissima Trieste-Roma, da poco tempo introdotta. La proposta dell'on. Combi è stata accolta con voti unanimi. E' da gran tempo che Trieste sollecita in tutti i modi migliori comunicazioni ferroviarie con Roma. E' sperabile che questa volta il suo desiderio sarà appagato.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia intorno al Monte S. Salvatore.* — Una Società (ex-capotecnico, signor ingegnere Piero Veladini e C.) ha chiesto all'Autorità federale la concessione per una ferrovia attorno al Monte S. Salvatore.

Ora la Società stessa chiede al Consiglio di Stato l'utilizzazione della strada cantonale per la ferrovia medesima.

Ferrovia Lugano-Valle Capriasca. — I signori Giovanni Polar, presidente, e G. Gascard, direttore della Società Bancaria Ticinese in Lugano, hanno chiesto all'Autorità federale la concessione di una ferrovia economica (la terza) tra Lugano e la Valle Capriasca, ed al Governo ticinese l'autorizzazione di occupare la strada cantonale per la ferrovia stessa.

Ferrovie Germaniche. — La *Zeitung des Vereins* dell'8 ottobre 1904 dice che dei negoziati sono stati intavolati fra i rappresentanti dell'Amministrazione delle Ferrovie di Prussia e di Assia e le Amministrazioni delle Ferrovie Badesi, Wurtemburghesi e Bavaresi, per preparare la comunanza dei mezzi di esercizio, cioè l'utilizzazione in comune dei vagoni e locomotive di tutte queste imprese ferroviarie. Sembra che si sia giunti ad un accordo in massima e vi è ragione di credere che gli Stati che non hanno ancora aderito a questi accordi, come la Sassonia, l'Oldemburgo ed il Mecklemburgo non tarderanno a farlo.

Durante queste deliberazioni, le questioni riferentisi alla concorrenza ed alla diminuzione del traffico per le linee concorrenti, sono state pure discusse, ed un accordo è intervenuto, per cercare di realizzare la concordanza delle tariffe-viaggiatori nello stesso tempo della creazione e la comunanza del materiale rotabile.

Notizie Diverse

Sistema di ventilazione delle vetture viaggiatori della Compagnia « Pennsylvania Railroad ». — Sono state messe in circolazione dalla Compagnia « Pennsylvania Railroad » delle nuove vetture, sulle quali sono stati adottati speciali dispositivi per la ventilazione.

Essendo stato proposto il problema di riscaldare nel medesimo tempo l'aria di ventilazione, visto che non sarebbe stato possibile, durante i freddi più rigorosi dell'inverno, di dare gli 80 mc. di aria per viaggiatore e per ora che sono necessari, pure riscaldandoli, ci si è contentati della cifra di 28 mc. Ne segue inevitabilmente che la ventilazione riesce insufficiente d'estate se non sono aperte le porte.

L'aria esterna penetra per due manicotti posti diagonalmente alle due estremità della vettura, e per quali l'aria entra, in causa del movimento del treno. L'utilizzazione

simultanea dei due manicotti nei due sensi è ottenuta colla manovra di una valvola fatta dagli agenti del treno.

Essendo le vetture a corridoio, con porte soltanto alle estremità, le tubazioni di condotta dell'aria, e quelle pure dove avviene il riscaldamento, il quale si ottiene facendo circolare l'aria intorno a tubi di vapore, sono poste lateralmente alla cassa, le une di fuori e di sotto, le altre al disopra del pavimento: l'aria calda penetra all'interno della vettura per delle aperture praticate sotto ai sedili.

L'aria viziata sfugge per due ventilatori posti alle estremità sul cielo della vettura, e per dei ventilatori combinati alle lampade. I ventilatori posti alle estremità sono del tipo « Globe » e utilizzano la velocità del treno per produrre un'aspirazione: quelli delle lampade al contrario utilizzano il tiraggio naturale, prodotto dal riscaldamento: i due primi funzionano soli e sono sufficienti per la ventilazione di tutte le vetture.

I water-closet sono muniti ciascuno di un ventilatore « Globe » indipendente.

In questo sistema si è cercato coll'azione combinata dei manicotti e dei ventilatori aspiratori e delle lampade di mettere l'atmosfera delle vetture a una pressione leggermente maggiore che all'esterno, allo scopo di evitare le entrate d'aria dalle fessure: non si è riusciti in ciò che parzialmente: durante le fermate il solo riscaldamento basta a stabilire la circolazione d'aria nel senso desiderato: al momento in cui il treno si mette in movimento il tiraggio non si stabilisce che difficilmente ed occorre aprire momentaneamente le porte situate sul davanti.

I nuovi canali navigabili della Germania.

— Tutti i paesi d'Europa, in misura ed estensione diversa, ma con progressivo movimento, si sono industriati nell'ultimo ventennio a sviluppare il più possibile la navigazione fluviale, la quale, mentre fornisce per l'irrigazione un'efficace coefficiente all'agricoltura, riesce di grande risparmio nei trasporti interni (diminuendo il costo della vita) ed anche negli accessi al mare, agevolando l'esportazione.

L'Italia, nonostante l'esempio di Cavour, uno dei più fervidi propugnatori di canali irrigatori e navigabili, è rimasta indietro a tutti e soltanto da qualche mese si è potuto avere un primo e pregevole studio della Commissione Reale — presidente e relatore l'on. Romanin-Jacur — sulla navigabilità dei fiumi nell'Italia superiore.

Ci pare quindi del massimo interesse riassumere quel che si è fatto in Germania dopo il 1870 in materia di canalizzazione interna, nella speranza che il potente impuisto dato in questo ramo dal Governo tedesco possa contribuire a sollecitare dal nostro, coadiuvato dalla nuova Camera, una così utile iniziativa.

Enormi sono gli sforzi della Germania per conservare al paese la sua superiorità industriale, col favorire nella più larga misura possibile l'attività produttrice. I progetti per i miglioramenti dei canali antichi e la creazione di una gigantesca rete di nuovi canali presentano in questo senso un interesse considerevole.

Secondo i rapporti ufficiali, l'aumento del numero dei battelli da trasporto interni è stato dal 1877 al 1897 del 2 0/0 (da 17,653 a 22,567) e la loro capacità di trasporto è aumentata del 143 0/0 (da 1,400,000 tonn. a 3,400,000 tonnellate). Il risultato è stato quello di abbassare i prezzi di trasporto per acqua in proporzioni straordinarie.

Il progetto del canale dal Reno al Danubio pel Nekar avrà per prima conseguenza il miglioramento della situazione economica del Wurtemberg, il cui sviluppo era impedito dalla posizione geografica sfavorevole.

Del pari il progetto del canale dal Reno al Danubio pel Mein, progetto attualmente presentato alla Dieta bavarese, presenta una lunga serie di vantaggi: 1) riduzione del prezzo del carbone; 2) influenza di tale ribasso sullo sviluppo delle ferrovie; 3) sullo sviluppo delle industrie già esistenti, e la creazione di nuove; 4) l'aumento del valore del diolo; 5) l'importazione a più buon mercato dei

manufatti; 6) la creazione di una potenza idraulica utilizzabile da numerose officine.

La comunicazione così stabilita tra i due vasti bacini fluviali del Reno e del Danubio faciliterà i rapporti commerciali diretti fra la Turchia, la Russia Meridionale, l'Austria-Ungheria, gli Stati balcanici, la Francia, il Belgio, l'Olanda, la Svizzera e anche l'Inghilterra.

La navigazione sul Reno, dalla foce a Strasburgo soprattutto, ha un'importanza enorme.

La flotta totale del Reno, compresi i rimorchiatori, i battelli per passeggeri e per merci, comprende 1183 vapori con una potenza di 243,300 cavalli.

Vi sono delle scialuppe a vapore che hanno più di 90 m. di lunghezza ed una forza di più di 1300 cavalli; le più grandi navi da trasporto hanno una capacità di 2340 tonn., il che rappresenta, nel caso in cui la merce da trasportarsi fosse carbone, 234 vagoni ferroviari, ossia 8 treni ciascuno di 30 vagoni.

Anche nella Prussia si studia attivamente un progetto di canali che deve riunire fra loro i fiumi prussiani; le spese previste sono di 550 milioni di franchi. Il paese sarà diviso in due reti: una all'ovest rappresentante un sistema continuo di canali tra il Reno, l'Ems ed il Weser; l'altro all'est, che unirà l'Elba, la Sprea, l'Oder e la Vistola. Sulla rete occidentale navigheranno navi di 600 tonn., e su quella orientale navi di 400 tonnellate.

Sebbene gli itinerari fluviali e per i canali siano più lunghi che per ferrovia, i trasporti per acqua sono tre volte meno costosi. Non soltanto le industrie locali se ne avvantaggiano, ma anche tutte le industrie nuove che vengono ad installarsi lungo le vie navigabili.

Il buon mercato dei trasporti è eminentemente favorevole alle condizioni della produzione, e nella grande lotta commerciale dell'oggi e del domani le Nazioni che trasporteranno il più presto e a minor prezzo, stabiliranno la preponderanza della loro agricoltura e della loro industria. Le vie navigabili offrono appunto maggiori vantaggi che le linee ferroviarie. Ad esempio: un barcone di 600 tonn. trasporta tanta merce quanta 60 vagoni ferroviari, esige 30 volte meno di forza motrice, il trasporto costa così un terzo di meno per ogni tonnellata, costa molto meno in mano d'opera e in materiale usato nel carico e nello scarico, senza contare numerosi vantaggi minori.

Ma lo sviluppo delle vie navigabili solleva in Germania la questione molto controversa della concorrenza che esse fanno alle ferrovie. Ora sembra prevalere la corrente che considera erroneo il dire che le une agiscono a danno delle altre. Invece una rete navigabile è il complemento necessario delle ferrovie secondarie. Con un processo naturale d'adattamento e di selezione poco a poco, le ferrovie trasporteranno le materie leggere e più preziose, che necessitano un transito rapido; ed i canali trasporteranno le materie pesanti e di minor valore, che non esigano sollecitudine nel transito; ed è su tale ripartizione di lavoro che sembra in Germania adagiarsi lo sviluppo delle vie di trasporto e più specialmente quello delle vie navigabili.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Direzione Genio Militare di Torino (9 dicembre, ore 10, unico defn.). — Appalto dei lavori per la ricostruzione di parte del tetto della caserma Vittorio Emanuele II in Pinerolo, per L. 6000. Deposito provv. L. 600. Dep. spese L. 200. Ultim. lavori 50 giorni. Docum. fino al 6 dicembre.

Consiglio Amministrativo dell'Ospedale e Istituti annessi di Vigevano — Pavia (9 dicembre, ore 11). — Appalto delle opere di manutenzione dei fabbricati civili e rustici occorrenti a quei pii luoghi nel triennio 1905-1907 in 2 lotti di lire 15,000 ciascuno. Dep. provv. L. 1500. Dep. spese L. 340 per ciascun lotto. Fatali 27 dicembre, ore 15.

R. Prefettura di Grosseto (9 dicembre, ore 10, secondo inc.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della pianura Grossetana in sinistra del primo canale diversivo, e per la conduzione della bonifica stessa durante il triennio 1904-1907, per complessive L. 219,000. Da questa somma sono da dedursi L. 12,000 non soggette a ribasso d'asta, da trattarsi sui crediti dell'Impresa per la cessione che le verrà fatta del godimento dei prodotti delle opere di bonifica. Documenti fino al 1° dicembre. Dep. provv. L. 12,000. Cauz. decimo. Fatali 14 dicembre senza ulteriore avviso.

Municipio di Catania (9 dicembre, ore 14). — Appalto dei lavori per la ristrutturazione della via Pastore e per la sistemazione di via Leotta, per L. 16,280. Dep. provv. L. 740. Cauzione L. 1480. Deposito spese L. 400. Ultimazione lavori 4 mesi. Fatali da destinarsi.

Direzione Genio Militare di Napoli (10 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la sistemazione della vivandiera nella Caserma 1° ottobre 1860 in S. Maria Capua Vetere, per L. 14,000. Consegna lavori 200 giorni. Cauz. L. 1400. Documenti fino al 5 dicembre.

Direzione Genio Militare di Torino (12 dicembre, ore 10, unico defin.). — Appalto dei lavori di rimaneggiamento del tetto dell'ex chiesa della caserma Duca d'Aosta dell'infermeria cavalli e del Magazzino di casermaggio, militare in Veneria Reale, per L. 5000. Dep. provv. L. 500. Dep. spese L. 150. Ultimaz. lavori 50 giorni. Docum. fino al 9 dicembre.

Deputazione Provinciale di Salerno (12 dicembre, ore 11, secondo inc.). — Appalto del mantenimento della strada Spontumata-Due Principati e Traversa di Prignano, per L. 17,340. Fatali da destinarsi.

Municipio di Torino (12 dicembre, ore 14). — Appalto dei lavori di manutenzione e sistemazione delle strade in collina a carico del Municipio dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1907, per annue L. 15,000. Dep. provv. L. 2000. Cauz. 1/4 del canone annuo. Deposito spese L. 1500. Fatali 28 dicembre.

R. Prefettura di Girgenti (13 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione dei moli e delle opere d'arte e boe d'ormeggio esistenti nei porti di Licata, Porto Empedocle e Sciacca durante il sessennio 1904-1910, provv. agg. col rib. del 5.30 0/0, e cioè per L. 167,074.49. Docum. fino al 5 dicembre. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. L. 31,651.12

Municipio di Terranova Sappominutio — Reggio Calabria (13 dicembre, ore 12, migl. di ventes.). — Appalto delle opere e provviste necessarie per ottenere la sistemazione del Corso Roma, marciapiedi, fogne, spiazzo con lo sterco di rifiuto e sbocco della strada Garibaldi, provv. agg. al sig. Vigilante Fortunato, domiciliato a Reggio Calabria col rib. del 30 0/0 su L. 19,970. Deposito provv. L. 600. Cauz. L. 1900. Consegna lavori 20 mesi.

Intendenza di Finanza di Roma (14 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento del Laboratorio Chimico Centrale delle Gabelle in Roma in via della Luce, per L. 14,400. Documenti fino al 10 dicembre. Dep. provv. L. 400. Cauz. L. 600.

Municipio di Sanluri — Cagliari (14 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di consolidamento e restauro di quel palazzo comunale, per L. 12,000. Consegna lavori 100 giorni. Fatali da destinarsi.

Deputazione Provinciale di Cagliari. — Essendo andati deserti il 1° ed il 2° incanto per l'appalto delle provviste ed opere occorrenti all'erezione del Manicomio provinciale in Cagliari, nella regione Monte Claro, per L. 430,000 soggetta a ribasso, oltre ad altre L. 30,000 a disposizione dell'Amministrazione, si accetteranno offerte private fino a tutto il 15 dell'entrante mese di dicembre, trascorso il quale termine infruttuosamente, si provvederà all'esecuzione dell'opera in economia.

Deputazione Provinciale di Palermo (15 dicembre, ore 14). — Appalto dei lavori di costruzione del primo tratto della strada provinciale di seconda serie da Poggioreale alla provinciale Corleone, in contrada Patria, di m. 8807.50, per L. 167,938.36. Deposito provvisorio L. 12,000, oltre a L. 4000 per spese. Cauz. decimo. Fatali 4 gennaio, ore 14.

R. Prefettura di Campobasso (15 dicembre, ore 10, un. defin.). — Appalto dei lavori occorrenti alla sistemazione del primo tratto del primo tronco della strada provinciale n. 75, compresa fra la ex-Nazionale Abrozzini (ora Provinciale Venafrana) e la Cappella della Madonna del Piano di m. 1365.97, per complessive L. 7746.96. Con-

segna lavori 4 mesi. Docum. fino al 5 dicembre. Dep. provvisorio L. 400. Cauz. decimo.

Municipio di Cortemilia — Torino (15 dicembre, ore 10). — Appalto delle opere per ripristino delle difese contro la Bormida e per un ponte sull'Ozzone in 3 lotti, e cioè: 1° Ristabilimento delle arginature di sinistra e di un tratto della strada per Saliceto, per L. 25,920.10. Dep. provv. L. 1400. 2° Ristabilimento del murazzo di destra, per L. 21,358.32. Dep. provv. L. 1200. 3° Opere di muratura per il ponte sull'Ozzone e strade d'accesso, per L. 5961.73. Dep. provv. L. 500; e così per complessive L. 53,240.15. Consegna lavori 250 giorni. Fatali 30 dicembre, ore 12. Docum. fino al 14 dicembre.

Municipio di Milano (Riparto X) (15 dicembre, ore 13, unico defin.). — Appalto della manutenzione e spurgo della fossa interna e canali annessi dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1909. Documenti fino al 10 dicembre, ore 17. Offerte 15 dicembre, ore 14. Dep. provv. L. 6000.

R. Prefettura di Arezzo (17 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione dell'allacciante delle Clianaccie, nella Bonifica di Valchidiana, dal ponte di Nominio allo Strozzo e la sua deviazione in detta località con recapito nell'allacciante di sinistra, passando sul Canale Maestro della Chiana, per complessivi m. 1900.34, nei Comuni di Sinalunga, Cortona e Foianos della Chiana, per complessive L. 208,700. Consegna lavori 2 anni. Dep. provv. L. 10,000. Cauzione decimo. Fatali senza ulteriore avviso 26 dicembre, ore 12.

Municipio di Alessandria (19 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la costruzione delle rampe di accesso al costruendo Cavalcavia al Bivio di S. Michele, per L. 45,000, comprendente l'esecuzione delle masse dei rilevati per accedere dai tre rami delle strade provinciali di Torino e di Casale ed altri rilevati eventualmente occorrenti; l'infissione dei paracarri e delle barriere da fornirsi dal Municipio; formazione dell'impietramento e della massicciata stradale; nonché manutenzione delle opere fino a collaudo definitivo. Dep. provv. L. 6000. Fatali 4 gennaio, ore 12.

R. Prefettura di Catanzaro (22 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del 12° tronco della strada provinciale di 1° serie, n. 7, compreso fra la strada provinciale fra Parenti e Rogliano a Cutro, in contrada Ceresara, e l'incontro col 13° tronco sotto l'abitato di Roccabernarda, per complessive L. 257,599.45. Consegna lavori 30 mesi. Docum. fino al 12 dicembre. Cauz. decimo. Dep. provv. L. 14,000. Fatali senza ulteriore avviso 7 gennaio, ore 12.

R. Prefettura di Livorno (28 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di un tratto di scogliera ed opere accessorie nell'insenatura detta del Valle a Porto Santo Stefano, del complessivo importo di L. 134,000. Consegna lavori 36 mesi. Docum. fino al 19 dicembre. Dep. provv. L. 6700. Cauzione decimo. Fatali senza ulteriore avviso 12 gennaio 1905.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Novembre 26	Dicembre 3
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
• • • • •	469	464
• • • • •	769.50	764.50
• • • • •	428.50	428.50
• • • • •	413	413
• • • • •	272	275
• • • • •	686	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee		
• • • • •	360	361
• • • • •	395	395
• • • • •	99	99
• • • • •	505	506.50
• • • • •	356	357
• • • • •	311	314
• • • • •	316	315.50
• • • • •	363.50	364.50
• • • • •	368.50	364.50
• • • • •	363.50	364.50
• • • • •	389	389
• • • • •	516	518.50
• • • • •	517	521
• • • • •	517	520
• • • • •	383.50	384

(G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dall'11 al 20 Novembre 1904. — 14^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media.	1760 4760	4760 4760	» »	1065 1065	1065 1065	» »
Viaggiatori	1,851,437.00	1,685,739.57	+ 165,697.43	81,945.00	70,788.06	+ 11,156.94
Bagagli e cani.	100,198.00	103,851.89	— 3,153.89	2,109.00	2,113.01	— 4.01
Merci a G. V. e P. V. acc.	501,891.00	470,789.23	+ 31,151.77	17,451.00	15,160.06	+ 2,290.94
Merci a P. V.	2,472,175.00	2,320,847.20	+ 151,327.80	96,918.00	84,175.80	+ 12,742.20
TOTALE .	4,925,701.00	4,580,677.89	+ 345,023.11	198,423.00	172,236.93	+ 26,186.07

Prodotti dal 1° Luglio al 20 Novembre 1904.

Viaggiatori	27,266,661.00	25,784,232.15	+ 1,532,428.85	1,340,614.00	1,247,781.06	+ 92,832.94
Bagagli e cani.	1,198,906.00	1,234,486.70	— 35,580.70	84,837.00	88,600.23	— 3,763.23
Merci a G. V. e P. V. acc.	6,432,432.00	6,242,486.17	+ 189,945.83	233,128.00	222,671.84	+ 10,456.16
Merci a P. V.	32,586,312.00	31,645,216.29	+ 941,095.71	1,340,598.00	1,270,751.65	+ 69,846.35
TOTALE .	67,484,311.00	64,856,421.31	+ 2,627,889.69	2,949,177.00	2,779,804.78	+ 169,372.22

Prodotto per chilometro.

della decade	1,034.81	962.33	+ 72.48	186.31	161.72	+ 24.59
riassuntivo	14,177.37	13,625.30	+ 552.07	2,769.18	2,610.15	+ 159.03

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 81^a Decade — dal 1° al 10 Novembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1,540,594.70	66,658.92	437,437.96	2,403,897.90	6,091.02	4,454,680.50	4,385.00
1903	1,375,579.93	64,734.62	466,861.13	2,240,107.60	6,411.95	4,153,695.23	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 165,014.77	+ 1,924.30	— 29,423.17	+ 163,790.30	— 320.93	+ 300,985.27	+ 76.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	46,323,244.88	2,308,344.31	15,661,757.26	60,881,056.55	418,756.71	125,593,159.71	4,341.00
1903	44,154,961.80	2,104,842.05	15,171,861.36	56,879,337.07	408,977.75	118,309,480.03	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 2,168,283.08	+ 113,502.26	+ 490,395.90	+ 4,001,719.48	+ 9,778.96	+ 7,283,679.68	+ 32.00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	122,755.22	2,189.38	24,676.94	177,607.58	1,119.86	328,349.00	1,463.63
1903	111,372.70	2,473.22	30,169.72	189,246.68	648.81	333,911.13	1,547.26
Differenza nel 1904	— 11,882.52	— 283.84	— 5,492.78	— 11,639.10	+ 471.07	— 5,562.13	— 83.63
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	8,540,153.03	85,487.59	999,185.16	5,290,906.85	37,894.24	9,953,626.87	1,516.87
1903	8,384,048.91	84,584.16	958,120.02	5,093,648.54	38,472.05	9,583,818.68	1,547.23
Differenza nel 1904	+ 176,104.12	+ 903.43	+ 41,065.14	+ 197,258.31	— 577.81	+ 414,808.19	— 30.39

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1904
817.60	766.29	+ 51.31	23,139.26	21,831.04	+ 1,308.22

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 »	3305	212	56	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 »	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 »	5895	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

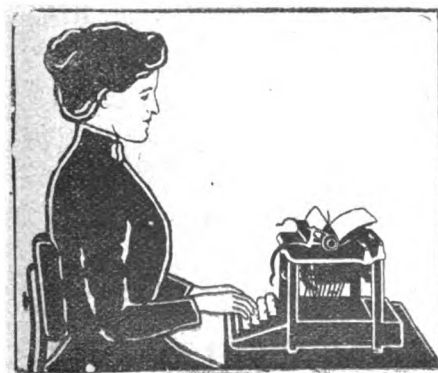
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefondi) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

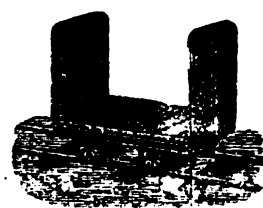
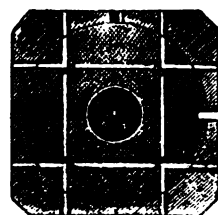
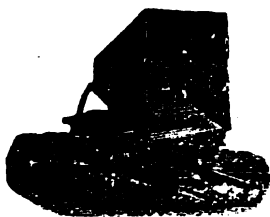
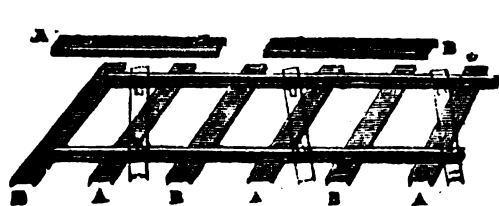
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



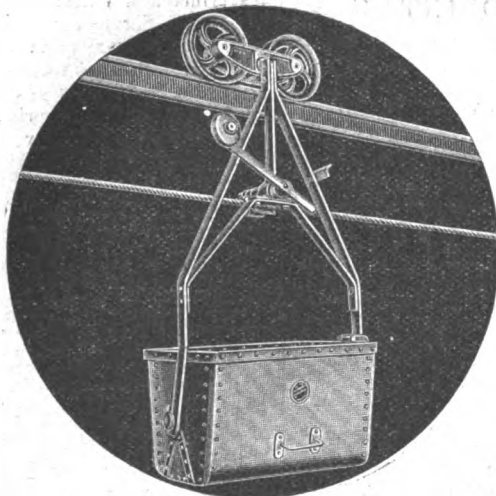
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Andegari, 8 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi impurescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8
Da numero separato centesimi	50		
» arretrato »	60		



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghe non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Strade Ferrate del Mediterraneo* (Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903-904). — *L'esercizio ferroviario di Stato in Russia* (Aumento tariffe viaggiatori). — *Necrologio* (Comm. ing. Alberto Pennachio). — *Informazioni particolari del MONITORE*. — *Notizie ferroviarie italiane*. — *Notizie ferroviarie estere*. — *Notizie diverse*. — *Memo-randum pratico* (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane*. — *Annunzi*.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-904

Relazione del Consiglio d'Amministrazione
all'Assemblea generale degli Azionisti, 25 novembre 1904

Signori,

Dobbiamo incominciare la nostra Relazione col deplorare un nuovo lutto.

Il comm. Ambrogio Bigatti, sindaco sin dall'origine della Società e, dal 1895 in poi, consigliere, moriva la mattina del 19 luglio u. s.

All'una ed all'altra carica egli dedicò l'opera sua solerte ed intelligente; crediamo quindi doveroso di mandare alla memoria del compianto collega il nostro riverente saluto.

Adempito al disposto dell'art. 54 dello statuto sociale, abbiamo l'onore di presentarvi il bilancio dell'esercizio finanziario 1903-1904 e la liquidazione generale dell'esercizio stesso, dai quali risulta l'utile di L. 5,729,404.15.

Il bilancio ed i documenti giustificativi sono stati esaminati dai vostri sindaci, che nella propria Relazione vi esporranno i loro apprezzamenti.

Da parte nostra, premessi i dati sulla lunghezza delle linee esercitate e sulla percorrenza dei treni, delle locomotive e dei veicoli, passiamo a riferirvi sugli elementi costitutivi dell'utile di cui sopra.

a) Lunghezza delle linee.

La lunghezza effettiva della rete esercitata per conto dello Stato al 30 giugno 1904, computata per metà la linea Milano-Chiasso, di km. 52, comune coll'Adriatica, ed esclusa, come per il passato, la Piacenza-Parma, di km. 58, rimane quale era al 30 giugno 1903, e cioè:

per la rete principale di km. 4760
e per la rete secondaria di » 1065

In totale km. 5825

Aggiungendo le linee esercitate non per conto dello Stato e precisamente:

il tronco Confine francese-Modane di km. 12
la linea Roma-Albano-Nettuno di » 67
» Roma-Ronciiglione-Viterbo di » 97
» Varese-Porto Ceresio di » 15

In totale km. 191

la lunghezza effettiva di tutta la rete, al 30 giugno 1904, rimane di km. 6016, eguale alla lunghezza assoluta nell'esercizio 1902-1903.

La lunghezza media, che nel 1902-1903 fu di km. 6011, crebbe pertanto di km. 5 nel 1903-1904.

b) Percorrenza dei treni, delle locomotive e dei veicoli.

La percorrenza dei treni nell'esercizio 1903-1904 è stata complessivamente di km. 39,046,436, e cioè:

Treni a vapore:
sulla rete principale . . . km. 33,533,046
» secondaria . . . » 3,233,255
sulle linee in esercizio speciale » 708,084

37,474,385

Questi treni si suddividono in:
treni viaggiatori . . . km. 22,733,083
» merci . . . » 14,487,119
» materiali e di servizio » 254,183

Treni elettrici:
sulla linea Milano-Monza . » 33,293
» Milano-Varese . » 1,406,030
» Varese-P. Ceresio » 132,728

1,572,051

Totale km. 39,046,436

Rispetto al precedente esercizio 1902-1903. si hanno le seguenti differenze:

Nei treni a vapore:
sulla rete principale . . . in più km. 1,431,175
» secondaria . . . » 93,529
sulle linee in esercizio speciale . . » 3,063

in più km. 1,527,767

ossia il 4.25 0/0,

dei quali km. 471,539 in più nei treni viaggiatori;
 » » 1,045,730 » » merci;
 » » 10,498 » » materiali e di servizio.

Nei treni elettrici:
 sulla linea Milano-Monza . . . in meno km. 20,345
 » Milano-Varese . . . in più » 262,275
 » Varese-Porto Ceresio . . » » 23,033
 in più km. 264,963

ossia il 20.27 0/0.

Notasi che la diminuzione sulla linea Milano-Monza deriva dal fatto che il 26 marzo corrente anno furono sopresse le corse elettriche, causa la concorrenza esercitata dal tram elettrico della Società Edison, il quale, attivato nel 1901, ridusse bentosto i nostri proventi alla metà.

La *percorrenza delle locomotive* fu in complesso di chilometri 53,282,911, e cioè:

In servizio ai treni:
 a semplice trazione . . . km. 37,474,385
 in doppia trazione e sussidio » 5,671,287
 Locomotive isolate . . » 1,126,639
 » di riserva e stazionamento » 2,318,840
 » di manovra » 6,691,760

53,282,911

In confronto al 1902-1903, si ha la seguente differenza:

In servizio ai treni:
 a semplice trazione . in più km. 1,527,767
 in doppia traz. e sussidi » » 442,767
 Locomotive isolate » » 74,341
 » di riserva e stazionam. in meno » 8,710
 » di manovra in più » 149,274

2,185,439

L'aumento del percorso delle locomotive in servizio ai treni a semplice trazione, essendo ripartito come già accennato, corrisponde al 2.12 0/0 nei treni viaggiatori, 7.78 per cento nei treni merci, 4.31 0/0 nei treni materiali, ed insieme al 4.25 0/0.

L'aumento nel percorso delle locomotive di sussidio ed in doppia trazione fu di km. 189,213 nei treni viaggiatori, corrispondenti al 6.18 0/0; di km. 253,554 nei treni merci, corrispondenti all'11.71 0/0, raggiungendo in complesso l'8.47 0/0.

La *percorrenza dei veicoli* con treni a vapore è stata di assi-chilometro 1,147,139,545, e cioè:

sulla rete principale . . . assi-km. 1,081,680,722
 » secondaria . . . » 54,724,358
 sulle linee in esercizio speciale . . » 10,734,465

assi-km. 1,147,139,545

con un aumento di 53,478,696 in confronto all'esercizio precedente (composizione media assi 30.61 per treno, donde un aumento di assi 0.10 per treno).

La *percorrenza dei veicoli* con treni elettrici aumentò pure di assi-chilometro 2,596,080, essendo stata nel 1903-1904 di assi-chilometro 13,665,413 (media di assi 8.69 per treno, ossia un aumento di 0.24).

c) Prodotti dell'esercizio.

I prodotti del traffico, depurati dall'imposta erariale, ed i prodotti indiretti dell'esercizio furono, nel 1903-1904, di L. 173,880,382.78, e cioè:

per la rete principale di L. 165,229,544.17 pari al 95.02 0/0
 » secondaria di » 6,481,300.19 » 3.73 »
 per le linee esercitate non per conto dello Stato » 2,169,538.42 » 1.25 »

L. 173,880,382.78

Si ha sul 1902-1903 un aumento:

per la rete principale di . . . L. 7,667,820.47
 » secondaria di . . . » 293,765.52
 per le altre linee di . . . » 89,507.06
 L. 8,051,093.05

corrispondente al 4.86 0/0.

I prodotti di cui sopra si ripartiscono come segue:
 Gestione viaggiatori . L. 66,211,180.22 pari al 38.08 0/0
 » bagagli e cani » 3,429,978.81 » 1.97 »
 » merci a G. V. » 9,102,795.32 » 5.24 »
 » merci P. V. acc. » 7,413,919.04 » 4.26 »
 » merci a P. V. » 86,564,359 — » 49.78 »
 Prodotti indiretti . . » 1,158,150.39 » 0.67 »

E così l'aumento di L. 8,051,093.05 si decompone in:

Gestione viaggiatori . . . L. 2,810,269.98
 » bagagli e cani . . . » 223,453.58
 » merci a G. V. . . . » 131,992.80
 » merci a P. V. acc. . . » 1,133,973.13
 » merci a P. V. . . . » 3,698,152.78
 Prodotti indiretti . . . » 53,250.78

L'aumento anzidetto si riassume pertanto in 3,033.723.56 lire per i trasporti viaggiatori e bagagli, in L. 4,964,118.71 per i trasporti delle merci ed in L. 53,250.78 per i prodotti indiretti.

Durante il 1903-1904, il prodotto per chilometro in esercizio, rispetto alla lunghezza della rete, fu di L. 28,903, in confronto di L. 27,588 ottenuto nel 1902-1903.

L'aumento nel trasporto dei viaggiatori e dei bagagli, mentre è dovuto in parte al graduale e permanente sviluppo del traffico generale della rete, deve pure attribuirsi ad altre cause di carattere speciale o transitorio, che qui brevemente si accennano:

1) Ad un ulteriore aumento di viaggiatori sulla linea Milano-Varese, esercitata a trazione elettrica, che ha dato un maggior prodotto di circa L. 300,000 sull'anno precedente, facendo per tal modo raggiungere alla linea stessa, per il solo movimento viaggiatori, il prodotto di 2 milioni all'anno, cosicché, per questo titolo, la linea prende posto fra le più importanti della rete.

Dati gli ottimi risultati tecnici e finanziari dell'esperimento di trazione elettrica, secondo la convenzione 7 marzo 1900, il Governo ha riconosciuto che i risultati medesimi possono ritenersi soddisfacenti; epperò resta consolidata l'attività del bilancio esposta come valore d'impianto del servizio stesso.

Anche la linea Varese-Porto Ceresio, pure esercitata a trazione elettrica, ha offerto un sensibile aumento di prodotto (L. 40,388 sulle L. 159,850 del 1902-1903, aumento che riflette pressoché interamente il servizio dei viaggiatori), ed è sperabile un maggiore sviluppo.

2) All'aumento, sebbene in misura assai modesta, avutosi su alcune linee alle quali fu applicato pei viaggiatori il servizio detto economico, aumento che per la Sparanise-Gaeta e per l'Avellino-Rocchetta S. Antonio fu immediato e quasi costante, mentre per l'Aulla-Bagni di Luoca accennò a manifestarsi solo in questi ultimi mesi.

3) All'eccezionale movimento di viaggiatori avutosi nella circostanza dell'elezione del Sommo Pontefice ed in occasione della visita del Presidente della Repubblica Francese a S. M. il Re d'Italia, nonché in dipendenza del movimento determinato da concorsi, esposizioni, congressi, ecc., che nel 1903-1904 ebbero straordinario incremento.

Per quanto riguarda le merci, hanno avuto influenza sull'aumento dei prodotti, oltre lo sviluppo progressivo del traffico, anche i maggiori consumi derivati dall'affluenza straordinaria di viaggiatori, nonché le tariffe eccezionali deliberate dal Governo per favorire il Mezzogiorno d'Italia, la cui attuazione ebbe a coincidere con un periodo nel quale assai scarsa fu in Piemonte la produzione del vino e delle frutta.

La quota per questo titolo liquidata a debito dello Stato, che, come è noto, assunse a proprio carico l'importo della riduzione, ammonta per il periodo dal 1° agosto 1903, data

dell'attivazione dei provvedimenti, al 30 giugno 1904 a L. 1,492,132.01.

d) Quota sociale sui prodotti ed introiti a rimborso di spesa.

Come abbiamo veduto, l'aumento dei prodotti si è verificato quasi tutto sulla rete principale, cadendo perciò nel prodotto ultra-iniziale, che subisce un prelievo del 44 0/0 a favore dello Stato e dei fondi di previdenza, in luogo del 37.50 stabilito in massima dal contratto d'esercizio.

In quest'anno poi l'altro prelievo che va fatto sui prodotti per interessi e quota di deprezzamento sul materiale rotabile acquistato in base alla convenzione del 29 novembre 1899, sale a L. 4,097,524.53, in confronto alle 3,293,505.40 lire prelevate nel 1902-1903.

Come risulta dalla liquidazione dei prodotti e corrispettivi esposta nell'allegato E, la somma che rimane alla Società sui prodotti lordi già indicati si riduce:

Per la rete principale a	L. 97,923,311.86
» rete secondaria, compresa la sovvenzione di L. 3000 al chilometro virtuale, a	7,422,157.11
ed aggiungendo i prodotti e la sovvenzione chilometrica delle linee Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio, e le quote spettanti alla Società per le linee Confine francese-Modane e Roma-Albano-Nettuno in . . . »	2,130,451.72
si hanno i prodotti netti della rete in L.	107,475,920.69
Gli introiti a rimborso di spesa delle linee esercitate per conto dello Stato ammontano a	5,601,457.80
e perciò la liquidazione dei prodotti in genere e dei corrispettivi delle varie linee porta alla somma totale di	L. 113,077,378.49
in confronto di quella avutasi nell'esercizio 1902-1903	» 108,596,648.34
con un aumento quindi di	L. 4,480,730.15

e) Spese.

Le spese dell'esercizio 1903-1904 furono:	
Per la rete principale di	L. 112,648,625.27
» rete secondaria di	6,806,086.33
Per le linee esercitate non per conto dello Stato di	» 1,688,670.28
Ed in totale di L.	121,143,381.88

Si avrebbe sul 1902-1903 un aumento:	
Per la rete principale di	L. 1,664,162.52
» rete secondaria di	325,632.13
Per le altre linee di	» 249,950.83
Ciò un complessivo aumento di L.	2,239,745.48

Da questa cifra deve però detrarre:	
la differenza in più sul contributo governativo nelle maggiori spese di personale in dipendenza dei nuovi ordinamenti	L. 49,819.23
il maggior contributo della rete Adriatica nella spesa degli enti comuni	» 11,515.96
	» 61,335.19
Con che l'aumento resta effettivamente di L.	2,178,410.29

Le spese di cui sopra e l'aumento relativo si decompongono nei seguenti titoli:

Spese del 1903-1904	Diff. sul 1902-1903
Direzione e servizi amministrativi	L. 5,840,464.61 + L. 205,538.45
Mantenimento e lavori »	18,254,447.33 + » 318,678.18
Trazione e materiale »	48,235,019.16 - » 13,096.20
Movimento e traffico »	42,310,110.69 + » 1,544,476.27
Spese generali	6,503,340.09 + » 184,148.78

Di fronte all'aumentato traffico, che ha recato un maggiore prodotto lordo di L. 8,051,093.05, non apparirà certo importante l'aumento di spesa di cui sopra, specialmente quando si consideri che il traffico deve pur troppo sulla nostra rete sempre svolgersi in condizioni difficilissime ed anormali, stante la deficienza degli impianti e del materiale, e le sempre crescenti esigenze del commercio e del pubblico, esigenze che l'Amministrazione procura di soddisfare a costo anche di forti sacrifici pecuniari.

Nelle Relazioni precedenti e nella pubblicazione che la Società ha fatto in quest'anno sotto il titolo « La Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e le Convenzioni del 1885 », già sono ampiamente dimostrate le difficoltà d'ogni sorta contro cui l'Amministrazione ha dovuto e deve lottare; onde, più che a giustificare l'aumento di spesa che si è verificato ancora quest'anno specialmente nel servizio del movimento e traffico, aumento attribuibile in buona parte alle note cause che persistono, sarà il caso di accennare al motivo per il quale non aumentò egualmente, nell'insieme, la spesa del servizio di trazione e materiale.

Veramente anche la manutenzione del materiale rotabile ha costato L. 501,419.92 in più dell'anno precedente, ma siamo riusciti a compensare questa maggiore spesa mediante le economie ottenute nella locomozione per un importo di L. 514,516.12.

Sebbene infatti questa abbia richiesto un maggior consumo di combustibile in relazione al maggior percorso delle locomotive, tuttavia si ebbe notevole riduzione di spesa in conseguenza del minor prezzo unitario del medesimo. Si aggiunga pure un lieve vantaggio per qualche miglioramento avutosi nel consumo per chilometro-locomotiva, grazie ad una stagione invernale eccezionalmente mite ed alla circostanza che l'aumento di traffico riuscì distribuito nei vari mesi dell'anno meglio che in passato.

(Continua).

L'ESERCIZIO FERROVIARIO DI STATO IN RUSSIA

Aumento delle tariffe viaggiatori.

Il Governo russo, in vista di rimediare alle perdite che procura il traffico viaggiatori sulle ferrovie russe, propone di aumentare la tariffa di prima classe del 20 0/0 e quella della seconda classe del 33 0/0. Così si verifica una volta di più l'inconveniente delle ferrovie esercitate dallo Stato, che non sono nelle sue mani che dei semplici strumenti di fiscalità.

Si legge a questo proposito nella *Zeitung des Vereins*:

« La tariffa viaggiatori in vigore sulle ferrovie russe data dal 1894. A questa epoca, si aveva in Russia una certa fiera di possedere delle tariffe a buon mercato, sensibilmente inferiori a quelle praticate negli altri paesi d'Europa. Era incontestabilmente un grande progresso realizzato sotto la direzione ministeriale di Witte, perchè l'esperienza aveva insegnato che la massa della popolazione, e principalmente la popolazione rurale, non si serviva della ferrovia perchè costava troppo.

Ma nello stesso tempo il Governo si preoccupò di facilitare alla popolazione l'accesso delle grandi distanze, tanto per condurre facilmente verso le regioni agricole i lavoratori dei campi, come per incoraggiare il movimento verso le contrade siberiane che devono reclamare l'immigrazione di una grande popolazione. Fu per vincere queste grandi distanze che si stabilì una tariffa decrescente a misura che la distanza aumentava, per giungere a dei prezzi straordinariamente bassi.

Per contro le tasse iniziali fino a circa 200 chilometri rimanevano mantenute sulla base precedente, base che, secondo la statistica di allora, sembrava escludere un grande deficit per il fisco. Ha dunque sorpreso la rivelazione pubblicata dalla gazzetta ufficiale *Torg-Prom Gasetta*. Secondo i calcoli del Ministero delle vie e comunicazioni, le perdite

della tariffa viaggiatori devono elevarsi, per il 1902 a 879 rubli per versta, contro 815 rubli nel 1901, ossia 0.29 kopeke per ogni viaggiatore e per versta, contro 0.26 kopeke nel 1901. La perdita totale del traffico viaggiatori è stata nel 1902 di 39 milioni di rubli, contro 34,600,000 nel 1901 ».

L'informazione non dice come queste cifre sono state ottenute; ma è permesso di sperare che appena le trattative intavolate in una Commissione governativa avranno condotto ad un risultato, si conosceranno i particolari delle deliberazioni. In attesa si limitano di comunicare che l'aumento progettato della tariffa viaggiatori è del 20 0/0 in prima classe e del 33 0/0 in seconda. In quanto alla terza classe l'aumento non rappresenterà che 25 kopeke per le distanze superiori alle 400 verste. Non si toccheranno per ora le tariffe di quarta classe.

Se è così, e se realmente i viaggiatori di terza classe non devono subire che un aumento insignificante si sarà salvato il principio che prevaleva nelle tariffe del 1894, principio tutto in favore delle classi inferiori della società.

Nel caso contrario, le buone intenzioni manifestate per il popolo in vista di facilitarli l'accesso delle ferrovie, soprattutto per le grandi distanze sarebbero presto svanite.

Bisogna convenire nondimeno che i sacrifici sopportati dallo Stato sono troppo grandi per permettergli di mantenere la situazione attuale. Si obietterà, è vero, che le cifre delle perdite indicate dallo Stato sono tendenziose; sembrano infatti elevatissime e sarebbe interessantissimo conoscere come si è giunti a stabilirle.

Per aumentare i prodotti dei viaggiatori sarebbe bene pure vegliare a che le persone non possano salire in ferrovia senza biglietto, dopo che è stato pubblicato ufficialmente che sulla ferrovia transcaucasiana, in un solo anno, nel 1903, vi furono 35.264 viaggiatori senza biglietto. Se è così proporzionalmente sulle altre linee, l'ammontare di queste perdite potrebbe bene avere una influenza sulla diminuzione dei prodotti. Ma sembra che malgrado tutte le prove e tutti gli sforzi non si sia ancora giunti a fare perdere al pubblico russo questa dannosa abitudine.

L'Ing. Comm. ALBERTO PENNACHIO

Nel giorno 4 corrente mancava in Torino l'Ing. **ALBERTO PENNACHIO**, Capo del Servizio Mantenimento e Lavori del 1° Compartimento delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

La sua perdita, gravissima per l'Amministrazione a cui apparteneva, è irreparabile per tutti quanti, superiori, colleghi, amici e dipendenti, ebbero a conoscerlo ed avvicinarlo, il che fu reso manifesto dall'immenso corteo che il 6 corrente ne seguiva i funerali e lo accompagnava fino all'ultima dimora. Di esso facevano parte numerose Rappresentanze di funzionari ed agenti di tutti i Servizi, accorsi dalle varie località del 1° Compartimento, oltre alle Rappresentanze speciali della Direzione Generale della stessa Amministrazione, della Direzione dell'Esercizio del 2° Compartimento, delle Direzioni della Rete Adriatica, del Ministero dei Lavori Pubblici, del Ministero della Guerra e di alcune Amministrazioni cittadine.

Gli estremi saluti vennero dati all'ingresso del Cimitero. Il comm. Luigi Lampugnani, Direttore dell'Esercizio del 1° Compartimento, il quale aveva nell'Ing. **PENNACHIO** un prezioso collaboratore ed amico, esprime, a nome del Direttore Generale comm. ing. Oliva, dal quale aveva ricevuto espresso incarico, il rimpianto suo e dell'Amministrazione, ricordando i segnalati servizi che in tutta la sua brillante carriera aveva reso il compianto funzionario, mettendo in speciale rilievo le esime sue doti personali.

Seguiva il comm. avvocato Leone Scolari, Capo Servizio del personale presso la Direzione Generale, il quale, ri-

cordate le doti dell'amico suo, rilevava la coscienza e la pietà con cui l'Ing. **PENNACHIO** ebbe ad esercitare in questi ultimi anni le delicate funzioni di membro del Consiglio Superiore di Disciplina. L'ing. cav. L. Negri, Capo Servizio Mantenimento del 2° Compartimento, salutava l'estinto a nome dei colleghi suoi, rammentando gli anni felici della gioventù ed i lavori allora compiuti. Il comm. ing. Vincenzo Crosa, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate, a nome di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, dava a sua volta il suo riverente saluto al compianto estinto, e l'ing. Emilio Ovazza, Sotto-Capo Servizio del Mantenimento, quale amico affezionato e collaboratore dell'estinto nell'ultimo ventennio, a sua volta esprimeva, a nome dei colleghi e dipendenti, le ansie da essi provate negli ultimi giorni della sua vita ed il loro immenso rimpianto per la perdita irreparabile. Finalmente l'ing. Ezio Bianchi, Ispettore dello stesso Servizio, a nome dei suoi giovani colleghi, ricordava le rare qualità del loro compianto Capo, che per essi era stato un valente ed affettuoso maestro, la cui memoria non potrà essere cancellata dal tempo.

A nome della famiglia rispondeva il cav. Dabalà, Tenente Colonnello d'artiglieria e cognato del defunto, ringraziando quanti avevano preso parte all'imponente ed affettuosa dimostrazione.

Riteniamo ora doveroso chiudere questo cenno con alcune informazioni sullo stato di servizio del rimpianto ingegnere.

Laureato appena ventenne nell'anno 1872 alla R. Scuola d'Applicazione per gli Ingegneri di Torino, entrava come Ingegnere allievo nel giugno 1873 nell'Ufficio d'Arte del Servizio Manutenzione e Lavori della Società delle Strade Ferrate dell'Alta Italia; negli anni successivi prendeva parte agli ultimi lavori della Ferrovia Pontebba e della linea Treviglio-Rovato, ritornando nel 1879 all'Ufficio Centrale del Servizio in Milano. Nell'ottobre di detto anno passava agli studi della linea Novara-Pino alla cui 5ª Sezione veniva preposto fino all'anno 1883, dirigendo vari importanti lavori, fra cui il grandioso Ponte in ferro sul Ticino a Sesto Calende. Ultimati tali lavori, veniva incaricato degli studi del tronco Cremolino-Nizza Monferrato della linea Genova-Ovada-Asti, e successivamente di alcuni studi di massima per opere ferroviarie in varie parti d'Italia.

Quando nel principio del 1886 venne costituito il Servizio Mantenimento e Lavori del 1° Compartimento delle Ferrovie del Mediterraneo, l'Ing. **PENNACHIO** veniva addetto all'Ufficio Centrale in Torino in qualità di Capo Sezione Principale. In tali funzioni, oltre alle già provate doti di distinto e geniale costruttore, si esplicarono quelle non meno importanti di sagace e provetto amministratore, per le quali meritamente ebbe a proseguire rapida la sua brillante carriera, raggiungendo il 1° gennaio 1900 il posto di Ingegnere Capo del suo Servizio.

Nel rapporti colle altre pubbliche e private Amministrazioni, l'Ing. **PENNACHIO** ebbe a formarsi un'aureola di stima e di ammirazione per cui ben sovente veniva chiamato per consigli in questioni di grande interesse ed a disimpegnare incarichi importanti. Citasi fra questi la parte da esso presa nelle Commissioni tecniche a cui il Municipio di Torino deferiva l'incarico dell'esame dei progetti del nuovo Ponte sul Po da sostituirsi a quello di Maria Teresa.

Meritate onorificenze furono per esso quelle di Commendatore della Corona d'Italia e di Ufficiale della Legione d'Onore.

Nato a Saluzzo nel giugno 1852, l'Ing. **PENNACHIO** mancava all'età di soli 52 anni.

O. E.

Legato da lunghi anni da sincera e costante amicizia al rimpianto ingegnere **PENNACHIO**, da queste colonne, che furono a lui care e nelle quali spesso apparvero suoi scritti assai reputati, mando commosso e profondamente addolorato un mesto saluto.

L'amico carissimo, oltre che nel campo ferroviario, espli-

cava la sua intelligente attività come Consigliere d'amministrazione della Società Anonima « Fabbriche Italiane di Lime ed Utensili », nella quale era un prezioso elemento e la cui scomparsa sarà vivamente sentita e deplorata.

Presidente del Consiglio di questa Società, debbo al collega ed amico un tributo speciale di riconoscenza alla sua memoria a nome di tutta l'Amministrazione, che lo ricorderà sempre con amaro rimpianto.

ALBERTO PENNACHIO è scomparso giovane ancora dal mondo, ma il ricordo del suo ingegno, e le tracce delle sue elevate virtù non si cancelleranno così presto.

E' con vivo dolore che da queste colonne, listate a nero, rivolgo a **LUI** l'ultimo vale. G. P.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Le linee d'accesso al Sempione.

Nella seduta della Camera di giovedì u. s. l'on. Pozzi, Sottosegretario di Stato ai LL. PP., rispose al deputato Falcioni, che interrogò per sapere se in esecuzione all'art. 2 dei capitoli annessi alle convenzioni stipulate il 28 novembre 1901 ed approvate con legge del 30 dicembre successivo fra l'Amministrazione dello Stato, la provincia di Milano, la città di Torino e la Società Italiana delle Strade ferrate del Mediterraneo, per la costruzione e l'esercizio delle linee d'accesso al Sempione, dette linee verranno aperte al pubblico esercizio entro il 31 dicembre 1904.

Esse sono tre: sarà compiuto quanto prima il tronco Santhià-Borgomanero della Santhià-Borgomanero-Arona, sono persino pronti i provvedimenti necessari per l'esercizio; il tronco Domodossola-Iselle sarà pronto prima del maggio venturo, e quindi assai prima dell'inaugurazione della galleria: la linea Arona-Domodossola sarà compiuta quanto prima.

Falcioni, anche a nome dei colleghi Cuzzi e Curioni, si dichiarò soddisfatto; espresse la fiducia che la linea Arona-Domodossola sarà posta in esercizio come è stabilito dalla convenzione al 31 dicembre 1904.

Prese poi atto delle assicurazioni relative alle altre linee, che tanto interessano non solamente la valle ossolana, ma anche le provincie di Milano, Torino e Novara.

Le nuove ferrovie in Sicilia e nella Basilicata.

Sono ritornati in Roma, dopo aver compiuto la loro missione, gli ingegneri mandati dal Ministero in Sicilia per gli studi relativi alla costruzione della nuova rete di ferrovie secondarie approvate per legge.

Sono anche ritornati gli ingegneri incaricati degli stessi studi per quanto riguarda la Basilicata e stanno ora coordinando e documentando con i preventivi di spesa i risultati degli studi compiuti.

L'« Interim » del Ministero delle poste e telegrafi.

Con Decreto in data 6 corrente il Re ha accettato le dimissioni dalla carica di Ministro Segretario di Stato per le poste ed i telegrafi, rassegnate dall'on. conte avvocato Enrico Stelluti-Scala, deputato al Parlamento, ed ha incaricato di reggere per *interim* il ministero stesso l'on. avv. Francesco Tedesco, deputato al Parlamento e Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici. L'on. Tedesco ha preso subito possesso dell'ufficio.

Nuovi lavori.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori pubblici, on. Tedesco, ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti lavori per l'ammontare di circa 400,000 lire:

Lavori per remissione di danni lungo un tratto della provinciale n. 6 compreso fra il torrente Inferno e la provinciale n. 13 (Potenza), lire 44,650;

Lavori murari per l'attraversamento con viadotto a travate metalliche della frana Parcellini, lungo il quarto tronco della strada nazionale n. 58 (Potenza), L. 35.160;

Lavori stradali nelle provincie di Campobasso, Como e Cosenza, lire 29,700;

Rialzo dell'argine sinistro del fiume Meduna in Comune di Pasiano di Pordenone (Udine), lire 25,500;

Lavori idraulici nelle provincie di Lucca e Ferrara, lire 39,200;

Attivazione mediante colmata del diversivo Quaderna nei Comuni di Medicina e Molinella (Bologna), lire 60,000;

Lavori di bonifica nelle provincie di Cagliari, Caserta, Firenze e Grosseto, lire 16,750;

Lavori ferroviari diversi, lire 149,340.

Ferrovia Domodossola-Iselle.

(Armamento delle stazioni).

Il 19 corrente avrà luogo presso il Ministero dei Lavori Pubblici un unico incanto a definitivo deliberamento per la fornitura di tonnellate 625 circa di rotaie di acciaio fuso Bessemer o Martin, modello R. M. 47 bis, 1° tipo ferrovie complementari e modello n. 2 ex A. I., per l'armamento delle stazioni della linea Domodossola-Iselle. Importo a base d'asta, lire 1,156,250.

Il successivo giorno 20 presso lo stesso Ministero avrà pure luogo un unico incanto a definitivo deliberamento, per provviste dei ferri minuti di tipi diversi occorrenti per l'armamento delle stazioni della linea Domodossola-Iselle, divise in due lotti, l'uno per l'importo di lire 53,406.76. e l'altro per l'importo di lire 36,365.06, ciascuno dei quali formerà oggetto di un separato appalto.

Infine il 21 corrente, sempre presso il detto Ministero, vi sarà un unico incanto a definitivo deliberamento, per la fornitura di tre scambi semplici modello R. M. 47 bis, con crociamento tang. 0.09 fatto di rotaie con cassetta di manovra ordinaria, di quarantanove scambi semplici modello n. 2 ex A. I., con cuore in acciaio tang. 0.12, dei quali trentotto con cassetta di manovra ordinaria e undici con cassetta di manovra speciale a disco fanale (escluso il fanale), di tredici scambi inglesi doppi con cuori in acciaio tang. 0.10 e 0.15 e con due cassette di manovra ordinaria, e di sette intersezioni oblique rettilinee con cuori fatti di rotaie, per l'armamento delle stazioni comprese nella ferrovia Domodossola-Iselle. Importo a base d'asta, lire 152,535.

Modificazioni d'orario sulle linee del Mezzogiorno.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Tedesco, ha testè approvato un complesso d'importanti modificazioni di orario da attivarsi nel gennaio prossimo sulle linee del Mezzogiorno per migliorare le comunicazioni fra Roma e Napoli, le Calabrie e la Sicilia e non pochi servizi locali specialmente nell'isola.

Sarà infatti attivata una nuova coppia di treni diretti diurni fra Napoli e la costa orientale dell'isola fino a Catania. Il treno discendente stabilirà un nuovo viaggio rapido dalla Capitale a Palermo, poichè partendo da

Roma alle 0.35 si arriverà, per la via di Villa San Giovanni, a Palermo alle 7.40 del giorno successivo. In senso inverso vi sarà un sensibile guadagno di tempo poichè partendo da Palermo alle 22.35, si giungerà a Roma alle 7.10 del secondo giorno susseguente. Nei due viaggi si impiegheranno rispettivamente ore 31.5 e 32.35.

L'istituzione del servizio di *ferry-boats* fra Villa San Giovanni e Messina permetterà di anticipare di ore 1.30 l'arrivo a Palermo dell'attuale diretto del continente e di quello che fa il servizio interno dell'isola, cosicchè questo giungerà a Palermo in tempo per prendere il piroscafo della sera per Napoli, come da molto tempo è desiderato.

Un uguale miglioramento non si è potuto conseguire per il diretto ascendente, poichè questo viaggia in condizioni di marcia più difficili. Si è invece studiato di assicurargli una maggiore regolarità di orario e si avrà pur sempre una diminuzione nella durata di viaggio.

Da Napoli a Roma saranno invertiti i due treni rapidi mattutini e cioè il diretto partirà alle 7.55 in continuazione di quello dalle Calabrie e dalla Sicilia ed il direttissimo invece partirà alle 9.50 in ora molto più comodo.

I due treni giungeranno a Roma rispettivamente alle 13.5 ed alle 14.10.

Importanti migliorie saranno introdotte nel servizio delle linee sicule: oltre alla nuova coppia di treni fra Catania e Messina si avrà la trasformazione in accelerati di una coppia di treni omnibus fra Catania e Palermo, una quarta coppia di treni fra Modica e Vittoria e vari acceleramenti nella marcia di alcuni treni, nonchè altre utili innovazioni secondarie che da tempo erano reclamate.

><

*Per il prossimo servizio dei « ferry-boats »
fra Messina e San Giovanni.*

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in nome e per conto anche delle ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di nuova parte II del Capo XVII delle tariffe riguardante il servizio cumulativo fra le stazioni delle tre Reti del Mediterraneo, dell'Adriatico e delle Strade Ferrate della Sicilia traverso lo stretto di Villa S. Giovanni Porto (transito) a Messina Porto, e comprendente il trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani, degli oggetti di numerario e valori, delle messaggerie e merci a grande velocità, delle merci a piccola velocità accelerata, delle merci a piccola velocità, ecc., ecc.

Il servizio di « ferry-boats » fra Villa San Giovanni e Messina sarà attuato non appena siano ultimati i necessari impianti e provvisto l'occorrente materiale, e sarà temporaneamente limitato ai viaggiatori ed ai bagagli, nonchè alle sole merci a grande velocità, le quali siano accettate per il trasporto con i convogli diretti, in coincidenza a Villa San Giovanni-porto transito con le corse dei « ferry-boats ». Il rimanente servizio delle merci continuerà ad effettuarsi per la via di Reggio di Calabria.

I ferry-boats nella Manica.

I giornali francesi hanno annunciato che la Società costituita per l'esercizio di un bac trasportante dei treni fra Calais e Douvres è stata formalmente autorizzata. Parecchi sindacati finanziari inglesi e francesi sono interessati in questa impresa.

><

*Ancora del trasporto delle derrate alimentari
per Londra.*

Com'è noto, la Camera di Commercio italiana di Londra ha studiato un progetto di miglioramenti circa il servizio dei trasporti delle derrate alimentari in esportazione per l'Inghilterra.

Questo progetto, vivamente raccomandato dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, fu discusso ed ebbe il voto favorevole di parecchie Camere di Commercio.

Anche il Ministero dei Lavori Pubblici si interessò molto della cosa e fece le più vive raccomandazioni alle Società ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico affinché avessero fermata la loro attenzione sulle proposte della Camera italiana di Londra e studiato quali provvedimenti sarebbe stato possibile di attuare sulle ferrovie italiane per cooperare al conseguimento dello scopo proposti dalla Camera stessa.

Ci consta ora che le Società anzidette hanno comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici il risultato dei loro studi ed i loro intendimenti sull'importante questione.

Le Società hanno osservato che la proposta della Camera di Commercio di Londra di concentrare i trasporti in parola a Milano per inoltrarli ad Anversa, via Chiasso, a carro completo, non condurrebbe in pratica allo scopo desiderato, imperocchè è ovvio che l'istituzione di tre treni settimanali suggerita dalla stessa Camera di Commercio, causerebbe lunghe soste dei carri nei luoghi di concentramento e quindi sensibili ritardi. Ma, dato pure che si istituisse invece un treno giornaliero Milano-Chiasso-Anversa, si avrebbero pur sempre, benchè meno lunghe, le soste dei carri a Milano con grave incaglio al servizio a causa della mancanza di impianti adatti, mentre poi altra sosta non breve dovrebbe subire il treno a Chiasso per le formalità di dogana, le quali, trattandosi di molti carri giunti contemporaneamente, richiederebbero un qualche tempo.

Facendo invece proseguire i carri da Milano a Chiasso man mano coi treni coincidenti, la sosta che dovrebbe verificarsi a Milano avrà luogo, come avviene attualmente, a Chiasso, dove l'arrivo dei carri in più riprese permette di compiere le operazioni doganali durante l'attesa della partenza del treno col quale devono essere inoltrati a Basilea.

Piuttosto che a Milano, è adunque a Chiasso che nel caso dovrebbe effettuarsi il concentramento dei cointesi trasporti per Londra, di modo che solo compito delle Ferrovie italiane resterebbe quello di far giungere i carri a Chiasso colla maggiore possibile sollecitudine, valendosi di tutti i treni che meglio si prestano all'uopo.

Ma esse affermano di non esser mai venute meno a tale compito e di non potere pertanto ora far altro se non che adottare qualche provvedimento sulla linea Bologna-Milano-Chiasso nel senso di stabilire una condotta fissa per accelerare l'inoltro su Chiasso, via Milano, delle derrate alimentari provenienti dal sud di Bologna e da stazioni della linea Bologna-Milano.

A tal fine hanno già in massima concordato di istituire un apposito treno che partendo da Bologna alle 6.50 arrivi a Milano alle 14.41 e prosegua dopo 10 minuti di fermata per arrivare a Chiasso alle 17.7.

Per quanto poi concerne il percorso oltre Chiasso, hanno fatto notare che da tempo le Ferrovie estere hanno stabilito un itinerario, secondo il quale le derrate alimentari partono da Chiasso alle 22.45 ed arrivano a Basilea alle

6.25 del dì successivo, a Luxembourg alle 13.25 del secondo giorno, ad Anversa alle 6 del terzo, donde ripartono col battello alle 19 dello stesso giorno e giungono a Londra il mattino seguente alle 6.

In tal guisa i carri che partono da Milano nel corso di una giornata proseguono da Chiasso la sera e arrivano a Londra nelle prime ore del quarto giorno successivo, con una velocità quindi abbastanza soddisfacente.

Ma in Italia, dove per la rapida marcia dei treni destinati all'oltro delle derrate alimentari s'incontra un serio ostacolo nella necessità di fermate non brevi in tutti i luoghi di produzione e nelle stazioni di diramazione dove convergono i prodotti in partenza dalle linee secondarie, si è tuttavia riusciti a far giungere i trasporti ai punti di confine con una velocità commerciale che varia da 20 a 31 chilometri all'ora.

Invece sul percorso Chiasso-Anversa, che presenta in generale condizioni altimetriche più favorevoli, il treno funziona come raccoglitore solo in pochissime località e quasi non ha altro ufficio che di portare a destinazione i carri che trova già riuniti fin dal principio della sua corsa, ciò nondimeno le derrate alimentari sono trasportate da Chiasso ad Anversa (km. 925) in ore 55 1/4, cioè con una velocità media di soli km. 17 all'ora, senza poi contare che ad Anversa devono attendere dalle 6 del mattino alle 7 di sera la partenza del battello per Londra.

Ritengono quindi le due Società non essere difficile di ottenere che, pur senza cambiare l'ora di partenza da Chiasso, si sollecitasse alquanto l'oltro sul detto percorso estero affine di guadagnare in complesso circa 18 ore, in modo che i trasporti, anziché arrivare ad Anversa alle 6 del mattino del terzo giorno successivo alla partenza da Chiasso, vi arrivassero verso il mezzodì del secondo giorno e potessero essere fatti proseguire per Londra la sera dello stesso secondo giorno, abbreviando così di 24 ore la durata attuale dal viaggio.

Hanno perciò d'accordo fatto presente quanto sopra alle Ferrovie estere interessate, pregandole di trovare il mezzo di accelerare l'oltro oltre Chiasso nel modo suindicato ed aggiungendo che, qualora ravvisassero invece più opportuno qualche altro provvedimento per proseguire lo scopo di una resa più sollecita, le Amministrazioni italiane sono pronte, ove occorra, a prestare il loro concorso.

I trasporti di merci sul Lago di Garda.

Le continue lamentele che vengono rivolte all'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda per l'eccessivo ingombro di merce sui piroscafi in servizio ordinario, ingombro che, oltre ad obbligare i passeggeri di seconda classe ad un disagio e quasi ad un continuo pericolo derivante dal maneggio della merce da caricarsi e scaricarsi, costringe tutti i viaggiatori a delle lunghe soste agli scali ed alle eventualità di mancare le coincidenze ferroviarie a Desenzano ed a Riva; nonché le lagnanze dei commercianti degli scali della sponda bresciana pel mancato imbarco della loro merce in dipendenza di mancanza di spazio sui piroscafi, hanno indotto l'Impresa anzidetta a studiare un progetto per l'istituzione di un servizio merci da farsi con apposito rimorchiatore e barche adatte al carico delle merci, come da lunghi anni si usa sui Laghi Maggiore e di Como.

Tali studi hanno dimostrato che coll'istituzione di un tale servizio si verrebbero a togliere i gravi inconvenienti sopraindicati; ma hanno altresì messo in evidenza che le spese che all'uopo dovrebbe incontrare l'Impresa (co-

struzione di nuovo materiale, manutenzione, ammortamento del capitale, interessi, personale, combustibile, ecc.) porterebbero al suo bilancio un aggravio che non verrebbe certo compensato dall'utile che si ricaverebbe togliendo la merce ai piroscafi per affidarne il trasporto al rimorchiatore ed alle apposite barche rimorchiate.

Però la necessità di trovare una soluzione che possa accontentare viaggiatori e negozianti va ormai imponendosi, se non si vuol vedere compromesso il regolare andamento del servizio di navigazione sul Lago di Garda, così l'Impresa anzidetta ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti proposte:

1) Istituzione di un servizio di merci a grande velocità coi prezzi e le modalità in vigore sul Lago Maggiore;

2) Trasporto di merci a piccola velocità colla tariffa attuale in vigore sul Lago di Garda;

3) Istituzione di una tariffa pei bagagli (fatta eccezione pei bagagli a mano).

La merce a grande velocità verrebbe inoltrata a destino o fatta pervenire alle stazioni di transito sempre a mezzo dei piroscafi ed entro le 24 ore dalla sua consegna al battellante.

La merce a piccola velocità verrebbe inoltrata a mezzo del rimorchiatore e delle barche a ciò destinate che farebbero settimanalmente tre viaggi in ascesa e tre in discesa.

Alleggeriti per tal guisa i piroscafi di buona parte della merce che attualmente essi trasportano, i viaggiatori troverebbero maggiori comodità di viaggio, gli orari potrebbero essere osservati con molta maggiore esattezza e sarebbero tolti i giusti motivi di lagni che si hanno attualmente, e più che tutto non si verificherebbe più il grave sconcio di dover obbligare i viaggiatori a prender posto in mezzo a mucchi di merci che ingombrano la coperta ed a dover viaggiare nella non ambita compagnia di cavalli, buoi vitelli, maiali, ecc.

A proposito delle proposte suaccennate, sappiamo che l'Impresa di Navigazione del Garda avrebbe già avuto affidamento dal Ministero dei Lavori Pubblici che esso sarebbe disposto ad assecondarle nella parte relativa all'istituzione d'una nuova tariffa da applicarsi all'istituendo servizio di trasporto delle merci a grande velocità, lasciando invariate la tariffa attuale e le disposizioni concernenti il trasporto dei bagagli.

Pareri del Consiglio di Stato.

In recente adunanza la seconda Sezione del Consiglio di Stato ha dato parere sui seguenti progetti di lavori idraulici:

Rinforzo mediante sottobanca dell'argine sinistro del Reno alla botte Cappuccini, in Comune di Cento (Novara);

Rialzamento e ingrossamento della sottobanca in coronella e froldo Zocca a destra del Po, in Comune di Copparo (Ferrara);

Alzamento provvisorio delle arginature del torrente Quaderna dal ponte della Fiorentina alla risvolta Bianchina in Comune di Medicina (Bologna);

Rialzo e rinfianco dell'argine sinistro del Secchia dal Cantone al ponte Demotta, nei Comuni di Solari e Carpi (Modena);

Sistemazione e imbancamento dell'argine sinistro del Crostolo alla fronte Greppi, in Comune di Gualtieri (Reggio Emilia).

><

Il servizio postale per ferrovia.

Il giorno 9 del corrente mese, alle ore 10 antimeridiane, si è tenuta presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una riunione dei delegati delle Amministrazioni governative e sociali interessate, allo scopo di discutere le richieste avanzate dal Ministero delle Poste e dei Telegrafi in ordine al servizio postale col mezzo delle ferrovie.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso di approvazione da parte dei Ministeri competenti un progetto presentato, d'accordo, dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico per modificazioni ed aggiunte al Capo II, parte seconda dell'allegato 8 alle tariffe, per l'attuazione di un servizio bagagli ed effetti al molo trapezoidale dello scalo marittimo di Napoli.

In conseguenza del proposto provvedimento si potrà fare il servizio per il ricevimento in arrivo degli effetti personali e delle masserizie dei viaggiatori che proseguono oltre mare, tanto se spediti come bagagli, quanto come merci a grande velocità.

><

Siamo informati che talune Camere di Commercio, aderendo alle istanze di parecchi esercenti locali, hanno deliberato voti al Governo perchè l'applicazione della tariffa speciale n. 109, D, piccola velocità, sia ammessa per tutti i trasporti di acetato e solfato di rame indistintamente, tenuto conto che l'uso di questi prodotti è quasi esclusivamente agrario e che le limitazioni ora in vigore sono da un lato di ostacolo al consumo dei prodotti stessi e dall'altro creano un privilegio per gli enti ammessi a regime di favore, danneggiando l'intera classe degli esercenti.

Trattasi di un antico desiderio degli esercenti il commercio dei prodotti anzidetti, che ci consta essere vivamente raccomandato dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale ritiene opportuno che il trasporto dei prodotti anticrittogamici sia reso libero da ogni vincolo.

><

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Gara aperta lavori in stazione d'Alessandria).*

Il 15 corrente mese avrà luogo presso la Società Mediterranea il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione del dormitorio del personale di macchina nella stazione di Alessandria, importo L. 62,500; e il 17 successivo avrà luogo poi quello per i lavori di ampliamento della Stazione di Alessandria (2° gruppo dei lavori), importo L. 530,000.

(Gara nazionale per 10 bagagliai).

Il 17 andante, presso la Direzione Generale stessa, avrà luogo la gara nazionale per la provvista di 10 bagagliai di tipo intercomunicante con compartimento postale, serie DUFcse.

(Contratti presentati per approvazione).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale i contratti stipulati con le seguenti Ditte per l'esecuzione dei lavori sottonotati:

Giuseppe De Marco, di Reggio Calabria, per l'impianto della fermata di S. Ilario sul Jonio;

Luigi Bistoletti, di Milano, per la costruzione della nuova uscita dallo scalo di Milano, Porta Garibaldi, verso le vie Tazzoli e D'Azeglio.

(Contratti approvati).

Nell'adunanza tenutasi il giorno 9 andante dal Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Milano, vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colle Officine Meccaniche di Milano, per fornitura di 16 vetture miste di prima e seconda classe di tipo intercomunicante, a due assi;

Colle Officine suddette, per fornitura di 15 vetture di terza classe, intercomunicanti con terrazzini esterni a due assi;

Colle Officine già Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 30 vetture di terza classe, come sopra;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di materiale elettrico, apparecchi e condutture relative per le Officine dei Granili;

Colla Ditta Zini, Berti, Biancardi e Comp., per fornitura di kg. 22,000 di olio di lino crudo;

Colla Ferriera di Buttigliera Alta ed Avigliana, per fornitura di kg. 50,000 di ferro omogeneo laminato in barre;

Colla Ditta Carrones Maurizio di Napoli, per prolungamento gettata di prismi artificiali pel consolidamento del pennello e relativo argine in sponda sinistra del Po, a monte del ponte presso Valenza;

Colla Ditta Bossi Giovanni di Gallarate, per impianto del nuovo scalo P. V. in stazione di Legnano;

Colla Ditta G. B. Pozzi, per costruzione sottovia obliqua nella stazione di Luino per la Varese-Luino.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Gara nazionale per 12 locomotive).*

La Società Adriatica ha diramato inviti per la gara nazionale per la provvista di 12 locomotive. L'apertura delle schede di offerta avrà luogo il giorno 28 corrente, alle ore 14 e 1/2.

(Contratti presentati per approvazione).

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale i seguenti contratti stipulati con le Ditte sottoindicate:

Nicola Lisciani, di Sopito, per l'esecuzione dei lavori di terra e murari occorrenti per impiantare un serbatoio in cemento armato nella stazione di San Benedetto del Tronto;

Cav. Luigi Vivarelli, di Molino del Pallone, per la costruzione di un tratto della galleria artificiale del Cigno al km. 68.370 della linea Firenze-Bologna;

Ing. Emilio Scaramella, di Roma, per i lavori di ampliamento della stazione di Vicenza;

Lucio Rottin, di Motta di Livenza, per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Motta di Livenza.

— La detta Società Adriatica ha presentato pure all'approvazione del R. Ispettorato Generale la convenzione che si vuole stipulare con la Società Italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo, per regolare la concessione di costruire allo scalo del Lago d'Iseo, presso la stazione di Paratico, un prolungamento della banchina di approdo ed un nuovo pontile provvisorio in legname.

> <

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Sistemazione del basolato nella rimessa delle locomotive della stazione di Isernia, per L. 1800.

Chiusura del porticato sulla fronte verso città del fabbricato viaggiatori della stazione di Brindisi Superiore ed impianto di un orologio sulla fronte stessa del detto fabbricato, per L. 5035.

Ampliamento e sistemazione della stazione di Palagianello sulla linea Bari-Taranto, per L. 16.000.

Costruzione di una tettoia sul piano caricatore per le merci nella stazione di Foligno, per L. 2700.

Ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento in muratura della galleria di Magione fra i km. 227.720 e 229.021 della linea Foligno-Terontola, per L. 16.500.

Sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Sulmona, per L. 12.350.

Contributo del Consorzio per la sistemazione del torrente Acqua-Olio che attraversa la linea ferroviaria fra le stazioni di Narni e di Terni, per L. 5870.

Rafforzamento delle travate metalliche dei ponti ai km. 30.706, 35.200, 34.257, 36.339 e 37.940 della linea Treviso-Belluno, per L. 30.275.

Costruzione di un tratto di galleria artificiale in prosecuzione della galleria del Razzo fra i km. 48.539 e 48.561 della linea Firenze Faenza, per L. 14.390.

Lavori di miglioramento ai rifornitori delle stazioni di Tivoli, Arsoli e Avezzano, per L. 17.000.

Maggiore spesa per l'ampliamento provvisorio di una piattaforma da metri 7.50 di una fossa a fuoco, e di metri 350 di binario nella stazione centrale di Napoli, per L. 2150.

Spostamento della stadera a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Foggia, per L. 1100.

Costruzione degli impianti necessari per provvedere al lavaggio ed alla disinfezione dei carri bestiame nelle stazioni di Bari e Barletta, per L. 9320.

Ripristino del lucernario del fabbricato viaggiatori della stazione di Castellammare Adriatico e costruzione del muro di cinta abbattuti in seguito ad uragano, per L. 400.

Lavori di difesa del rilevato ferroviario contro le corrosioni del fiume Piave fra i km. 48.200 e 48.360 della linea Treviso-Belluno, per L. 53.300.

RETE MEDITERRANEA:

Parziale intubatura, con tubi di cemento, del canale irrigatorio detto Seiv, al piede del rilevato ferroviario in corrispondenza al km. 68 della linea Alessandria-Cavallermaggiore, per L. 6200.

Provvista e posa in opera dei materiali occorrenti per l'installazione di un'officina di carica-accumulatori nella stazione di Pisa, per L. 6665.

Sistemazione di massi pericolanti sulla costa rocciosa presso la ferrovia al km. 119.105 della linea Eboli-Metaponto, per L. 1360.

Sistemazione degli accessi alle testate della travata sul torrente Mezzavia, al km. 23.740 della linea Benevento-Avellino, per L. 350.

Consolidamento del casello n. 37 al km. 44.577 della linea Alessandria-Cavallermaggiore, per L. 300.

Consolidamento del rilevato fra le stazioni di Picerno e Tito al km. 151.800 della linea Eboli-Metaponto, per L. 16.400.

Sistemazione di un accesso provvisorio allo scalo merci

ex-area Frova del ponte provvisorio in legno verso Cornigliano, sulla linea Genova-Ventimiglia, per L. 500.

Risanamento del casello 117 al km. 132.926 della linea Pisa-Genova-Ventimiglia, per L. 560.

Costruzione del nuovo riparo contro le corrosioni della Roggia Mora, fra i km. 8.035 e 8.061 della linea Novara-Varallo, per L. 4800.

Risanamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Chiarone sulla linea Roma-Pisa, per L. 1850.

Maggiori lavori di consolidamento della falda destra della trincea fra i km. 114.834 e 114.943 della linea Eboli-Metaponto, per L. 9000.

RETE SICULA:

Impianto di un binario tronco lateralmente alla nuova terrazza pubblica in Piazza dei Martiri in stazione di Catania, per L. 4077.

Riparazione dei danni prodotti alle opere di difesa contro il fiume Simeto, al km. 220 dalle piene, per L. 1560.

Proposte di nuovi lavori

presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.

RETE MEDITERRANEA:

Impianto di bocche da incendio alimentate dall'acqua potabile, nell'ex palazzo Litta a Milano, per L. 3550.

Rifacimento di metri 402 di binario nella stazione di Avellino, per L. 3435, oltre il materiale d'armamento.

Sistemazione degli scoli di due fossi nel nuovo alveo del fiume Sacco, sulla linea Roma-Napoli, per L. 4000.

Rifacimento di metri 210 di binario e di uno scambio semplice in stazione di Centallo, per L. 2680, oltre il materiale d'armamento.

Rifacimento di metri 206 di binario e di 2 scambi semplici nella stazione di Fossano, per L. 3350, oltre il materiale d'armamento.

Impianto di una nuova bilancia a ponte da 30 tonnellate nella stazione di Savona Marittima, per L. 5470.

Lavori per garantire temporaneamente le fondazioni del ponte sul Vallone Pila, al km. 13.685 della linea Battipaglia-Reggio, fra le stazioni di Albanella e di Capaccio-Rocca d'Aspide, per L. 1400.

Impianto di un nuovo binario e sistemazione dei marciapiedi nella stazione di Valenza, per L. 19.460, oltre il materiale d'armamento.

RETE ADRIATICA:

Sistemazione dell'accesso all'Ufficio merci a piccola velocità in stazione di Cesena, per L. 1030.

Consolidamento della spalla verso Rimini del ponte sul fiume Uso, al km. 110.900 della linea Ferrara-Rimini, per L. 4700.

Sgombro delle materie trasportate dal fosso Palombara, al km. 241.412 della linea Orte-Falconara, per L. 3700.

Consolidamento della trincea al km. 226.875 della linea Orte-Falconara, per L. 13.200.

Consolidamento degli impalcati e costruzione di parapetti in legno ai ponti a travata metallica ai km. 175, 236, 242, 244 della linea Orte-Foligno, per L. 6450.

Consolidamento del tratto della scarpata sinistra della trincea di Zappanotte, fra i km. 171.515 e 171.531 della linea Roma-Sulmona, per L. 3300.

Consolidamento del sottovia al km. 195.722 della linea Bologna-Milano, per L. 2400.

Ampliamento della luce del penticello al km. 204.851 della linea Bologna-Otranto ed ampliamento e rivestimento da un lato del corrispondente fosso di scolo, per L. 6500.

Sistemazione della cappa del viadotto di Desenzano sulla linea Milano-Venezia, per L. 25,965, di cui L. 10,000 per i lavori da appaltarsi.

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti a tutto il mese di agosto dell'esercizio 1904-905 in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	Esercizio 1904-1905	Esercizio 1903-1904	Differenza
Vicenza-Thiene-Schio			
Padova-Bassano	262,108	245,467	+ 16,641
Conegliano-Vittorio	23,617	23,813	— 196
Parma-Suzzara	38,981	38,691	+ 290
Schio-Arsiero	34,468	28,924	+ 5,544
Udine-Cividale-Confini	107,620	107,589	+ 31
Camposampiero-Montebelluna	47,253	38,248	+ 9,005
Bologna-Massalomb.	79,482	75,906	+ 3,676
Arezzo-Stia	47,071	42,809	+ 4,262
Sardegna Comp. Reale	357,698	340,856	+ 16,842
Monteponi-P. Vesme	1,591	2,271	— 680
Secondarie Sarde	177,796	177,105	+ 691
Iglesias-Monteponi	569	834	— 265
Torino-Ciriè-Lanzo	173,274	166,474	+ 6,800
Torino-Rivoli	34,250	34,399	— 149
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	108,217	107,349	+ 868
Ferrovie Nord-Milano e Novara-Seregno	1,007,679	947,180	+ 60,499
Palermo-Mars-Trap.	284,602	277,539	+ 7,063
Sassuolo-Mod.-Finale	67,240	62,883	+ 4,357
Santhià-Biella	163,888	158,059	+ 5,829
Ferr. di Reggio Em.	59,117	58,374	+ 743
Roma-Albano-Nettuno	194,897	174,153	+ 20,744
Bergamo-Ponte Selva	100,287	98,949	+ 1,338
Sassi-Superga	12,804	12,938	— 134
Fossano-Mondovì	17,202	14,900	+ 2,302
Menaggio-Porlezza	28,041	27,832	+ 209
Napoli-Nola-Baiano	87,938	79,896	+ 8,042
Poggibonsi-Colle	11,483	13,804	— 2,321
Arezzo-Fossato	73,005	83,713	— 10,708
Gozzano-Alzo	6,750	5,954	+ 796
Basaluzzo-Frugarolo	2,106	1,969	+ 137
Palermo-Corleone	59,343	53,063	+ 6,280
Ferrara-Suzzara	77,309	86,181	— 8,872
Modena-Vignola	18,854	17,002	+ 1,852
Ofantino-Margherita di Savoia	4,847	3,342	+ 1,505
Napoli-Pozzuoli-Cuma	101,758	99,634	+ 2,124
Verona-Caprino	30,960	30,558	+ 402
Napoli-Ottaviano	47,432	44,964	+ 2,468
Cerignola Staz.-Città	12,261	12,782	— 521
Economiche Biellesi	59,531	56,701	+ 2,830
Roma-Viterbo	138,800	141,800	— 3,000
Varese-Porto Ceresio	41,800	28,000	+ 13,800
Sant'Ellero-Vallombr.	17,958	16,635	+ 1,323
Circumetnea	92,008	83,870	+ 8,138
Tortona-Castellnuovo	5,148	5,059	+ 89
Rezzato-Vobarno	24,005	19,524	+ 4,481
Bari-Putignano	35,436	21,562	+ 13,874
Mandela-Subiaco	8,578	6,335	+ 2,243
Sondrio-Tirano	35,199	31,777	+ 3,422
Ferrara-Copparo	12,363	"	12,363
Aff. Garda	8,996	"	8,996

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Bologna-Verona e Aulla-Lucca.

— Nella seduta di martedì alla Camera, l'on. Tedesco, ministro dei LL. PP., rispondendo a varie interrogazioni relative alla costruzione delle linee ferroviarie Aulla-Lucca, Bologna-Verona ed altre, ricordò che per agevolarne la costruzione, la legge del 4 dicembre 1902 aumentò notevolmente la misura del sussidio chilometrico, che fu portato da un minimo di L. 8000 ad un massimo di L. 18,000. In seguito alla legge del 1902 furono concesse parecchie linee ed altre sono prossime ad esserlo.

La concessione dei due tronchi della ferrovia Aulla-Lucca è in corso di istruttoria.

Il Comitato superiore opinò che la linea Poggio Rusco-Verona, avendo carattere internazionale, debba essere costruita direttamente dallo Stato.

Convinto che il potere esecutivo abbia la facoltà di concedere le ferrovie complementari alla industria privata, anche dopo la scadenza del biennio, ha dato in questo senso le necessarie disposizioni.

Ferrovie Calabresi e della Sicilia. — Rispondendo poi ad altre interrogazioni, l'on. Ministro dei LL. PP. disse che per le ferrovie Calabresi fu presentata recentemente una domanda di concessione la quale trovasi ora in esame.

Per quelle della Sicilia sono in corso trattative con una Società fortemente organizzata, sia dal lato tecnico sia dal lato finanziario. I negoziati sono a tal punto da consentirgli di poter esprimere fondata speranza di venire, prima della fine dell'anno, a definitive conclusioni.

Il disegno di legge, che il Governo ha l'obbligo di presentare entro questo mese per l'esecuzione di tutte le ferrovie complementari, è pronto, ed appena presi i necessari accordi col Ministro del Tesoro ed avuta la deliberazione del Consiglio dei Ministri, sarà presentato alla Camera.

Elettrovia Brescia-Nava-Caffaro. — A Nava il 3 corrente si è tenuta una numerosissima riunione allo scopo di concretare i mezzi più atti onde anche i paesi della Valle del Garza siano pur essi dotati di rapidi ed economici mezzi di comunicazione che li tolgano all'attuale isolamento e li uniscano da un lato a Brescia, dall'altro alla Valle Sabbia.

Presero parte all'importante seduta moltissimi sindaci e segretari di Comuni interessati e dopo animatissima discussione si approvava ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea manifesta la propria gratitudine per l'opera sin qui prestata dal Comitato per l'elettrovia Brescia-Nava-Caffaro, l'incoraggia a persistere nelle sue domande per ottenere un sussidio dal Consiglio Provinciale ed invita pertanto il Comitato stesso ad officiare i Comuni interessati alla costruzione della linea ad esporre in quale misura intenderebbero concorrervi ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1904.* — Nella decade 21-30 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascsero a L. 4,653,599, con un aumento di L. 110,183.97 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1904 si ragguaglia a L. 75,087,060, presentando un aumento di L. 2,907,446.19 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascsero a L. 419,695, e presentano un aumento di L. 25,302 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1904 ammontano a L. 5,669,830, con un aumento di L. 307,508 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

I tramvai di Verona. — *La prossima trasformazione del tram a cavalli in trazione elettrica.* — Poco tempo fa, un gruppo di capitalisti belgi acquistò la maggior parte delle azioni della Società del tram a cavalli, con l'intenzione di trasformarne la trazione in elettrica. L'energia elettrica verrebbe sviluppata da quella idraulica del nuovo canale Milani, che sarà terminato nel 1907; i capitalisti belgi intanto si sono accordati con l'ing. cav. Paolo Milani, presidente della Società del tram a cavalli per fare un grande impianto a vapore, destinato poi a supplire alla sospensione della forza idraulica in caso di forza maggiore.

Così verranno aumentate non solo le linee tramviarie della città, ma verranno altresì estese ai sobborghi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Austriache. — *Ferrovia elettrica fra Vienna e Presburgo.* — Il Consiglio regionale della Bassa Austria ha sottoposto al Landtag austriaco un progetto di creazione di una linea elettrica a scartamento normale e di interesse locale fra Vienna e la frontiera ungherese con prolungamento a Presburgo.

Si dice nel rapporto che il percorso dalla frontiera a Presburgo, essendo situato in territorio ungherese, sarà retto dal punto di vista della concessione, dell'impianto e della direzione dalle leggi ungheresi. Occorre dunque un accordo preliminare fra i concessionari austriaci ed ungheresi. Il concessionario del percorso austriaco sarà una società per azioni di ferrovie locali che avrà la sua sede a Vienna, e che sarà rappresentata provvisoriamente, come per le altre ferrovie di interesse locale, dal Consiglio regionale della Bassa Austria. Il concessionario ungherese sarà la città di Presburgo, che retrocederà la sua concessione ad una compagnia per azioni di ferrovie locali, compagnia da costituire. Un capitale di 4,900,000 corone è previsto per il percorso Vienna-Gross Schwechat e di 8,160,000 corone per il percorso Schwechat-frontiera. Secondo il progetto di legge preparato dal Consiglio regionale ed approvato dal Landtag della Bassa Austria, la provincia della Bassa Austria prende a suo carico la ferrovia in questione fino alla frontiera e garantisce il beneficio netto dal punto di vista dell'interesse e della costituzione di un prestito di priorità fino alla concorrenza di 10,700,000 corone. Questo prestito non deve essere fatto con un interesse superiore al 4,0/0.

Ferrovie Inglesi. — *Statistica delle Ferrovie del Regno Unito per l'anno 1902.* — Secondo il rapporto del Board of Trade il Regno Unito aveva al 31 dicembre 1902 una lunghezza totale di 35,643 chilometri di linee in esercizio, di cui 24,711 in Inghilterra e Paese di Galles, 5760 in Scozia e 5171 in Irlanda; la rete si è accresciuta rispettivamente di 80.29 chilometri e 9 chilometri durante l'esercizio. Le linee a due binari e più comportano 19,871 chilometri.

In quanto al materiale rotabile, si componeva alla fine dell'anno di 22,130 locomotive (comprese le locomotive elettriche), 49,858 vetture-viaggiatori e 750,090 altri veicoli per chilometro; questi ultimi soltanto presentano una variazione in confronto dell'esercizio precedente (22.4 invece di 20.8 per chilometro). Il percorso dei treni è aumentato di 1.4 milione di chilometro (643.2 milioni). Per quanto concerne il movimento, esso accusa 1,188,219,269 viaggiatori non compresi gli abbonati ed i biglietti periodici, che furono di 592,570 biglietti annuali; la prima classe ha un aumento di 1 0/0, la seconda 5.4 0/0 e la terza di 1.1 0/0; vengono in seguito 325,182,175 tonnellate di minerali e 118,416,262 tonnellate di merci diverse; le prime in aumento di 7.4 0/0, le seconde in diminuzione di 1.2 0/0 sull'eser-

cizio precedente, di modo che l'aumento del traffico totale delle merci è stato del 5 0/0.

I prodotti totali di 2,551,529,000 franchi (71,586 franchi per chilometro) comprendevano 990,568,125 franchi per i viaggiatori e 194,247,000 per i bagagli, cioè in totale 33,241 franchi per chilometro; poi 1,366,713,975 franchi per le merci (38,345 franchi per chilometro). Le spese furono di 1,616,270,850 franchi (45,346 franchi per chilometro) di modo che l'eccedenza risulta di 935,258,250 franchi (26,240). Comparati ai risultati dell'esercizio precedente, queste cifre segnano degli aumenti dell'1.6 0/0 nel servizio viaggiatori, 3.2 0/0 in quello delle merci, 2.5 0/0 nell'insieme dei trasporti, 0.36 0/0 nelle spese e 6.3 0/0 nell'eccedenza.

E' da notare che il prodotto chilometrico viaggiatori è in Inghilterra il doppio di quello della Scozia ed il quadruplo di quello dell'Irlanda e, per le merci, di 1/3 più elevato che in Scozia e 5 volte più che in Irlanda.

Coi risultati dei servizi di navigazione canali e porti, l'insieme dei prodotti fu di 2,736,743,000 franchi e le spese di 1,696,030,450 franchi ed i prodotti netti di 1,040,712,550 franchi rappresentanti il 3.42 0/0 del capitale realizzato, che era di 30,421,535,525 franchi; il coefficiente di esercizio è ritornato al 62 0/0 dopo essere stato del 63 0/0 nel 1901.

Ferrovie Etiopiche. — *La Liberté* scrive: « Si sa che il Governo francese ha accordato, il 1902, alla Compagnia delle ferrovie etiopiche una sovvenzione di 25 milioni distribuita in cinquanta versamenti annui di 500,000 franchi, figuranti regolarmente sul bilancio della Repubblica.

Si sa che la Compagnia ha già scontati questi versamenti su varie banche.

Si pensava, dunque, che il sacrificio consentito dalle Camere francesi permetterebbe alla Compagnia, che del resto ne aveva assunto formale impegno, di far fronte alla sua situazione.

Ora giorni sono, trovandosi nell'impossibilità di pagare gli interessi delle sue obbligazioni sarebbe stata dichiarata in fallimento se il *Crédit Lyonnais* non si fosse rassegnato a farle un anticipo sul cupone, dietro insistenti e dirette domande dell'onorevole Delcassé, ministro degli affari esteri.

Allora — conclude la *Liberté* — quale impiego s'è fatto dei milioni sottoscritti dalla Francia? Purché un giorno o l'altro non si present alla Camera una nota da pagare per una convenzione ineseguita, che Menelik, d'altronde, non ha voluto ratificare finora?

Ferrovie dell'Asia Minore. — Il Governo ottomano sembra da qualche tempo animato dalla migliore volontà nel regolamento dei reclami francesi. Ha intrapreso dei negoziati concernenti i due più importanti affari in sofferenza: la ferrovia da Damasco a Mezireb e i *quais* di Costantinopoli. L'alta Commissione delle riforme finanziarie è stata incaricata di deliberare circa il riscatto della linea Damasco-Mezireb, di 102 chilometri. La nuova linea del Hedjas, partente pure da Damasco, essendole parallela ad un chilometro di distanza, non può certamente che esserle nociva, ed è già provato che il traffico della linea francese si risente di questa concorrenza.

E' vero che il caso straordinario della costruzione di una linea parallela da parte dello Stato non fu previsto nella convenzione poichè non poteva venire in mente ad alcuno, ma ciò non impedisce che la sola equità impone al Governo ottomano di tenere conto ad una società del torto che le è fatto.

Ferrovie Americane. — *Accidenti ferroviari negli Stati Uniti.* — Una statistica ufficiale americana dice che nel 1903, vi furono negli Stati Uniti 11,006 persone uccise e 89,872 ferite sulle ferrovie degli Stati Uniti. Queste cifre erano rispettivamente di 5,845 e di 38,687 nel 1896, per cui il numero delle vittime è più che raddoppiato in otto anni. Sembra che l'anno in corso sia anche più mi-

cidiale dell'anno scorso. Si rende responsabile in gran parte di questo numero di accidenti, la difettosità del materiale rotabile, perchè, all'infuori dei wagons-lits e dei wagons-salons che presentano ogni garanzia di solidità, vi sono in esercizio dei vagoni ordinari leggermente costruiti, che al minimo accidente sono ridotti in frantumi.

Notizie Diverse

Le case operate dei ferrovieri. — Annunziano da Milano che quella Cassa di risparmio ha deliberato un mutuo di L. 3,500,000 per le case popolari dei ferrovieri in Roma.

Macchina elettrica per abbattere gli alberi. — La Casa Ganz ha recentemente iniziato la costruzione di una macchina per l'atterramento degli alberi, macchina che è notevole per la sua costruzione affatto speciale.

Sopra un carro a due ruote, è montato un motore elettrico capace di venire spostato orizzontalmente, secondo un arco di cerchio, mediante un'apposita guida. Sullo stesso basamento del motore è poi disposto il porta-utensile (il quale non è una delle comuni seghe, sibbene una specie di fresa) azionato a grande velocità, mediante trasmissione a cinghia, dal motore elettrico (che potrebbe senza difficoltà alcuna venire sostituito da un qualsiasi altro motore).

Il carro viene fissato mediante catene a ramponi e, di mano in mano che l'utensile penetra nella massa di legno dell'albero che si vuole abbattere, si sposta il complesso motore-attrezzo secondo la guida di cui già abbiamo detto, in modo da ottenere così un taglio rassomigliante ad un settore di cerchio. Si ripete l'operazione intorno all'albero, introducendo, naturalmente, delle biette nelle parti già lavorate, fino a quando, con pochi colpi di accetta, si possa far cadere l'albero dal lato che si riterrà più conveniente.

Dato lo sviluppo che le distribuzioni di energia elettrica vanno sempre più assumendo, specialmente nelle regioni montane, questa macchina potrà trovare in queste, numerose ed utili applicazioni.

Il commercio speciale fra l'Italia e l'Austria-Ungheria. — Il Bollettino Ufficiale del Ministero di agricoltura pubblica un rapporto del Duca di Avarna, regio ambasciatore italiano a Vienna, circa il commercio speciale fra l'Italia e l'Austria Ungheria nel 1903 a confronto col 1902.

Da detto rapporto si rileva che il commercio speciale di importazione e di esportazione della Monarchia Austro-ungarica (esclusi i metalli preziosi) rappresentava nel 1903 un valore totale di 4,006,896,000 corone, con un aumento cioè, di 372,062,000 corone in confronto del 1902.

La cifra suddetta di 4,006,896,000 corone si divide come segue: importazione 1,877,415,000 corone con una differenza in più sul 1902 di 156,780,000; esportazione corone 2,129,781,000, con una differenza in più sul 1902 di 216,183,000.

L'eccedente delle esportazioni sulle importazioni è stato nel 1903 di corone 252,666,000 contro 103,263,000 nell'anno precedente.

I paesi con i quali gli scambi si effettuarono in maggior numero ed importanza furono: la Germania, l'Inghilterra, gli Stati Uniti d'America, l'Italia, la Russia, le Indie inglesi, la Francia, la Serbia, la Svizzera, la Turchia, l'Egitto, la Rumania, la Grecia, la Bulgaria, ecc.

Per ciò che concerne l'importazione in Austria Ungheria, l'ordine d'importanza per il 1903 è il seguente: Germania corone 757,175,377, Inghilterra 166,578,140, Stati Uniti d'Am. 162,587,477, Italia 125,072,705, Russia 114,077,871, Indie inglesi 111,399,614, seguono poi gli altri Stati.

Nell'esportazione dall'Austria-Ungheria l'ordine d'importanza dei paesi di destinazione nel 1903, fu il seguente:

Germania corone 1,008,894,075, Inghilterra 227,083,429, Italia 152,505,892, Svizzera 80,984,768, Russia 80,280,809, Turchia 77,170,642; seguono poi gli altri Stati.

Il movimento commerciale fra l'Italia e l'Austria-Ungheria nel 1903 fu il seguente: importazioni italiane nella Monarchia corone 125,072,706, esportazioni austro-ungariche in Italia 152,505,892, con una differenza in meno dell'importazione sull'esportazione di 27,433,186.

I principali articoli che formano oggetto dell'importazione dell'Italia in Austria-Ungheria, durante il 1903, furono: fichi secchi cor. 1,335,708; aranci, limoni e melaranci 13,043,475; mandorle secche, con o senza buccia 4,017,586; granoturco 1,066,533; riso brillato 4,927,212; legumi fini da tavola 3,772,980; ciliegie, prugne, ribes, pesche, meloni 1,709,130. Altre frutta fresche: pere, mele cor. 2,489,490. Fiori e foglie fresche cor. 1,372,200. Pelli bovine cor. 1,334,688; pelli di agnello 1,334,500; olio di oliva 1,676,100; vino in botti ammesso in virtù della clausola 27,713,804; stracchino, gorgonzola, parmigiano 2,260,643; canapa 3,670,380; seta greggia 10,847,800; zolfo in blocchi 1,656,720.

I principali articoli di esportazione dell'Austria-Ungheria in Italia nel 1903 furono: malto corone 1,249,893; fagioli 5,174,884; cavalle 10,877,450; cavalli 15,230,300.

Acque minerali corone 1,195,790; legname 7,095,449; lavori di legno segato 27,093,603; lana lavorata 5,846,370; bozzoli 6,495,500; seta greggia 4,497,900; bottoni in madreperla 1,490,340.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Potenza (16 dicembre, ore 11, unico definitivo). — Appalto della fornitura del brecciamme ed altre opere di manutenzione sul 3° tronco da Rapolla all'asse del ponte sull'Ofanto (S. Venera) di m. 23,700 della strada Danno-Lucano, per 5 anni dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1909 per annue lire 42,000, di cui L. 37,500 a base d'asta. Dep. provv. L. 800. Cauzione 1/4 canone annuo.

Municipio di Milano (Rip. X) (17 dicembre, ore 13). — Appalto delle opere di manutenzione e di sistemazione delle strade comunali e cioè: 1° lotto L. 200,000; 2° L. 320,000. Docum. fino al 12 dicembre. Depos. provv. lire 10,000 per il primo lotto e lire 16,000 per il secondo.

Amministrazione Provinciale di Cosenza (19 dicembre, ore 13, unico definit.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale n. 94, Carpanzano-Seigliano-Pedivigliano al ponte Vadomale, per L. 23,481.58. Offerte fino al 18 dicembre. Consegna lavori un anno. Docum. fino al 15 dicembre. Dep. provv. L. 1200. Cauz. decimo. Depos. spese L. 450.

Deputazione Provinciale di Brescia (19 dicembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1913, della manutenzione ordinaria delle seguenti strade provinciali:

1) Veneta, con Lonato-Castiglione, metri 42,133.40 per annue L. 14,700. Deposito provvisorio L. 3700, spese L. 2200, cauzione L. 7350.

2) Desenzano-Gargnano lung. metri 30,010.50 per annue lire 4900. Dep. provv. L. 1250, spese L. 750, cauzione L. 2450;

3) Milanese-Bergamasca lunghezza m. 38,266, per annue lire 13,000. Dep. provv. L. 3250, spese L. 2000, cauz. L. 6500.

4) Valle Trompia lung. metri 35,116.35 per annue L. 18,300. Dep. provv. L. 4500, spese 2750, cauz. 9150;

5) Iseo-Corna lung. m. 30,844, per annue L. 10,000. Deposito provv. 2500, spese 1500, cauz. 5000;

6) Valle di Scalve, lung. metri 10,144 per annue lire 3400. Dep. provv. 850, spese 550, cauz. 1700. Docum. fino al 16 dicembre, ore 13.

Prefettura di Belluno (19 dicembre, ore 10, unico definit.). — Appalto dei lavori di manutenzione della strada nazionale Carnica n. 1, tronco in diramazione da Grogna al confine Austro-Ungarico in Montecroce pel biennio dal 1° luglio 1904 al 30 giugno 1906, per complessive L. 56,112.88. Offerte fino al 18 dicembre. Deposito provvisorio L. 500. Documenti fino al 13 dicembre. Deposito spese L. 1000.

Direzione Genio Militare di Napoli (19 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di miglioramento nella Caserma Generale Sacchi e nell'Ospedale Militare principale di Caserta per 13,460. Consegna giorni 200. Cauzione L. 1350. Docum. fino al 15 dicembre. Deposito provv. L. 1350.

Municipio di Mombercelli (Alessandria) (19 dicembre, ore 10). — Appalto di due costruzioni per Caserma dei RR. Carabinieri e Carcere Mandamentale per complessive L. 39,000.

Municipio di Civitavecchia (Roma) (19 dicembre, ore 12, incanto definit.). — Appalto della fornitura di tubi, pezzi speciali in ghisa ed apparecchi vari, costituenti il lotto 1° delle opere necessarie alla costruzione di una nuova condotta di acqua potabile dalle sorgenti di Oriolo Romano a Civitavecchia per L. 590,000, provv. agg. col ventes. per L. 469,659.01. Cauz. L. 50,000. Dep. provv. L. 35,000. Dep. spese L. 13,000.

Municipio di Cuneo (19 dicembre, ore 10, incanto definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di 5 nicchioni per tumulazioni private nel Cimitero Urbano per L. 9500. Docum. fino al 14 dicembre. Dep. provv. L. 1000. Consegna lavori 90 giorni.

Municipio di Gallese (Roma) (20 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori dell'acquedotto della sorgente Fontana Olisana per lire 22,000. Deposito provvisorio L. 1015. Cauz. decimo. Fatali 5 gennaio, ore 12.

Municipio di Genova (UFF. Edilità e LL. PP., 21 dicembre, ore 14, unico definitivo). — Appalto dei lavori di pavimentazione delle vie Galata, S. Giuseppe e Piazza Ospedale per lire 24,481.24. Consegna lavori 40 giorni. Depos. provv. lire 2500. Dep. spese lire 500.

R. Prefettura di Caltanissetta (22 dicembre, ore 12, miglioramento di ventesimo). — Appalto dei lavori per la costruzione d'una prima parte del nuovo carcere giudiziario di Caltanissetta, in contrada Croce di Caggiano, provv. agg. col ribasso del 15.05 0/0, e cioè per L. 293,927.

Municipio di Leonforte — Catania — (22 dicembre, ore 11, secondo incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione di una variante alla traversa nazionale interna di Leonforte, provv. agg. per L. 44,420.91. Dep. provv. L. 3282.50. Dep. spese L. 1400. Cauzione L. 5082.50.

Direzione Genio Militare di Roma (22 dicembre, ore 11, def.). — Appalto dei lavori per la costruzione di pavimento in battuto di cemento nelle scuderie del Poligono d'Artiglieria in Nettuno, per L. 5000. Cauz. L. 500. Consegna lavori 60 giorni. Documenti fino al 18 dicembre.

R. Prefettura di Lecce (23 dicembre, ore 10, a termini abbreviati). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla bonifica del lago Alimini-Fontanello delle paludi Sausi e dei piccoli stagni dello stesso bacino, provv. agg. col ribasso del 20.94 0/0, e cioè per L. 618,723.56. Consegna lavori 48 mesi. Dep. provvisorio L. 35,000. Cauz. decimo.

Deputazione Provinciale di Brescia (23 dicembre, ore 10, unico def.). — Appalto della manutenzione ordinaria di strade provinciali pel novennio 1905-1913, e cioè:

- 1) Di Orzinuovi, lunghezza m. 30,150.70, per annue L. 10,800. Dep. provv. L. 2700, spese L. 1700. Cauz. L. 5400;
- 2) Di Quinzano, lung. m. 31,864.20, per annue L. 8500. Deposito provv. L. 2200, spese L. 1300. Cauz. L. 4250;
- 3) Di Sant'Antonio Bagolino, lung. m. 8672, per annue lire 2000. Dep. provv. L. 500, spese L. 300. Cauz. L. 1000;
- 4) Di Brozzo-Nozza, lung. m. 20,947.40, per annue L. 2600. Dep. provv. L. 650, spese L. 390. Cauz. L. 1300;
- 5) Di Termini-Barghe, lung. 15,200, per annue L. 7500. Deposito provv. L. 1880, spese L. 1150. Cauz. L. 3750;
- 6) Di Rezzato Salò con Termini-Cunetton, lung. 26,100.50, per annue L. 10,200. Dep. provv. L. 2550, spese L. 1530. Cauzione L. 5100.

Deputazione Provinciale di Genova (23 dicembre, ore 13.30, unico def.). — Appalto della manutenzione delle seguenti strade provinciali durante il quinquennio dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1909, e cioè:

- 1) Albenga verso Porto Maurizio, Albenga verso Garesio, Leca Pieve di Teco, Bareassi-Calizzano, di metri 66,390, per L. 20,000;
- 2) Albenga verso Savona, Finalmarina-Bagnasco, di m. 66,050, per L. 26,300;

3) Savona verso Albenga, di Millesimo, di Cairo-Piana-Cagnadego, Giovo di Sassello, Pontinvrea-Mioglia, di metri 95,965, per L. 36,400;

4) Savona verso Genova, Sassello-Olba, Albissola-Acqui, Varazze-Stella, di m. 74,318, per L. 27,200;

5) Riviera di Ponente, di m. 15,290, per L. 36,580;

6) Voltri-Ovada e Rossiglione Tiglieto, di metri 97,753, per L. 18,500;

7) Polcevera, Bocchetta, Campomorone-Isoverde, Borgofornari verso Voltaggio, Busalla-Laccio, di m. 38,504, per L. 29,000;

8) Chiavari verso Genova, Rapallo-Portofino, Timossi, Fontana-buona e Val Mogliana, di m. 89,870, per L. 59,000;

9) Chiavari verso Spezia, Centocroci, di metri 64,317, per L. 25,000;

10) Spezia verso Chiavari, Borghetto-Brugnato, Levanto-Baracca, di m. 71,138, per L. 17,000;

11) Spezia verso Massa, Buonviaggio, Lerici, Val di Vara Lunigiana, Portovenere, di m. 62,020, per L. 30,000.

Documenti fino al 20 dicembre.

Municipio di Volterra — Pisa — (27 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori per la manutenzione del palazzo per Carcere e Pretura Mandamentale ed il prolungamento e rettifica del viale Margherita in Cecina, per L. 56,285.16, e cioè: L. 47,156.32 pel fabbricato ad uso Carcere e Pretura; L. 5346.69 per aumenti e variazioni; L. 3782.15 per lavori di prolungamento e rettifica del viale Margherita. Dep. provv. L. 1200. Cauz. L. 5000. Consegna lavori sei mesi. Fatali dopo 15 giorni.

Intendenza di Finanza di Reggio Calabria (28 dicembre, ore 10). Appalto dei lavori per la costruzione dell'edificio ad uso di Caserma delle Guardie di Finanza in Melito Porto Salvo, per lire 29,870. Docum. fino al 20 dicembre. Dep. provv. L. 2000. Cauzione decimo. Consegna lavori 120 giorni.

R. Prefettura di Lucca (29 dicembre, ore 10). — Appalto delle opere occorrenti alla completa costruzione della condotta d'acqua destinata ad alimentare il rifornimento nella stazione di Bagni di Lucca, sul tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca, ed a provvedere d'acqua potabile il fabbricato viaggiatori della stazione predetta, utilizzando la sorgente dell'Acqua Livra, o Livragia, posto sotto la strada della Rocca, sulla destra del fiume Secchio. Dep. provv. L. 1000. Cauz. decimo. Offerte e documenti fino al 19 dicembre.

R. Prefettura di Grosseto (2 gennaio 1905). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione di un tratto di scogliera ed opere accessorie nell'insenatura detta del Valle a Porto Santo Stefano, per complessive L. 134,000. Consegna lavori 36 mesi. Docum. fino al 23 dicembre. Dep. provv. L. 6700. Canz. decimo. Fatali 17 gennaio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Dicembre 3	Dicembre 10
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
" " Mediterranea	464	460
" " Meridionali	764.50	755
" " Pinerolo (1° emiss.)	428.50	428.50
" " " (2° ")	413	413
" " Secondarie Sarde	275	280
" " Sicula	682	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
Sicula A. B. C. D	361	363.50
Cuneo 3 0/0	395	395
Gottardo 3 1/2 %	99	99
Mediterranea 4 0/0	506.50	506.50
Meridionali	357	359
Palermo-Marsala-Trapani	314	313
" 2° emiss.	315.50	310
Sarde, serie A	364.50	365
" serie B	364.50	365
" 1879	364.50	365
Savona	389	385
Secondarie Sarde	518.50	519.50
Sicula 4 0/0 oro	521	521
Tirreno	520	522
Vittorio Emanuele	384	385.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 21 al 30 Novembre 1904. — 15^a Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4760	4760	"	1065	1065	"
Media.	4760	4760	"	1065	1065	"
Viaggiatori	1,461,423.00	1,378,947.95	+ 82,475.05	62,667.00	57,696.08	+ 4,970.92
Bagagli e cani.	86,404.00	88,015.71	— 1,611.71	1,238.00	1,441.37	— 203.37
Merci a G. V. e P. V. acc.	431,143.00	452,207.08	— 21,064.08	13,885.00	14,619.86	— 734.86
Merci a P. V.	2,506,699.00	2,461,173.66	+ 45,525.34	90,113.00	89,285.32	+ 827.68
TOTALE .	4,485,669.00	4,380,344.40	+ 105,324.60	167,903.00	163,042.63	+ 4,860.37

Prodotti dal 1° Luglio al 30 Novembre 1904.

Viaggiatori	28,728,084.00	27,113,180.10	+ 1,614,903.90	1,403,281.00	1,305,477.14	+ 97,803.86
Bagagli e cani.	1,285,310.00	1,322,502.41	— 37,192.41	36,075.00	40,041.60	— 3,966.60
Merci a G. V. e P. V. acc.	6,863,575.00	6,694,693.25	+ 168,881.75	247,013.00	237,291.70	+ 9,721.30
Merci a P. V.	35,093,011.00	34,106,389.95	+ 986,621.05	1,430,711.00	1,360,036.97	+ 70,674.03
TOTALE .	71,969,980.00	69,236,765.71	+ 2,733,214.29	3,117,080.00	2,942,847.41	+ 174,232.59

Prodotto per chilometro.

della decade	942.87	920.24	+ 22.13	157.66	153.09	+ 4.57
riassuntivo	15,119.74	14,545.54	+ 574.20	2,926.83	2,763.23	+ 163.60

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-905. — 14^a Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	116,155	3,006	34,221	135,695	100	289,177	618	468
1903	103,672	2,802	24,050	135,867	437	236,828	618	464
Differenze nel 1904	+ 12,483	+ 204	+ 10,171	— 20,172	— 337	+ 2,349	"	+ 4
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	1,648,203	36,829	289,960	2,296,252	18,814	4,392,058	618	6,945
1903-904	1,574,792	32,999	263,069	2,208,006	19,317	4,098,183	618	6,631
Differenze nel 1904-905	+ 73,411	+ 3,830	+ 26,891	+ 90,246	— 503	+ 293,875	"	+ 314

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	46,909	1,030	25,426	38,833	100	112,348	482	233
1903	40,154	810	19,689	35,381	159	96,193	482	199
Differenze nel 1904	+ 6,755	+ 220	+ 5,737	+ 3,452	— 59	+ 16,155	"	+ 34
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	627,070	14,020	143,049	415,344	8,539	1,208,022	482	2,506
1903-904	591,652	12,715	119,615	398,489	4,777	1,127,248	482	2,341
Differenze nel 1904-905	+ 35,418	+ 1,305	+ 23,434	+ 16,855	+ 3,762	+ 80,774	"	+ 165

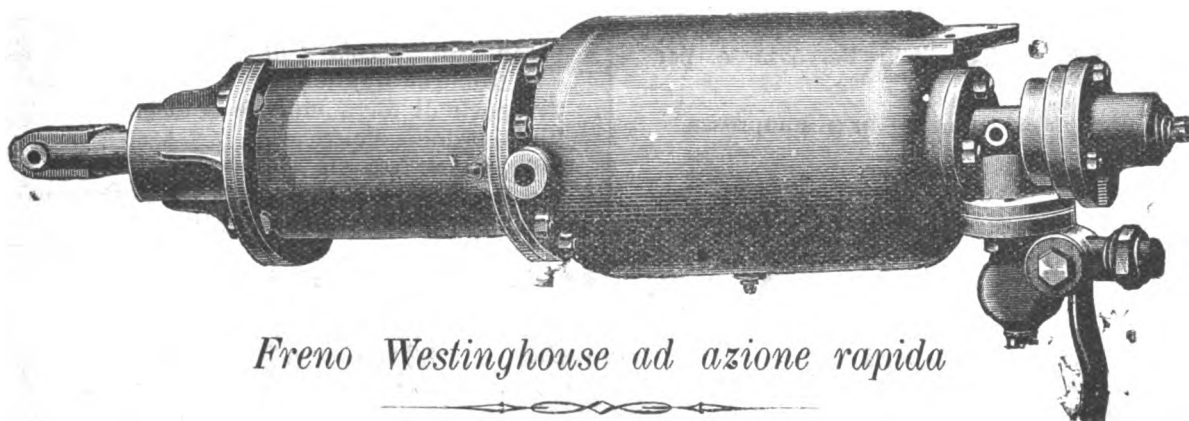
STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	5,834	127	5,025	7,184	"	18,170	23	790
1903	4,149	205	2,810	4,208	"	11,372	23	494
Differenze nel 1904	+ 1,685	— 78	+ 2,215	+ 2,976	"	+ 6,798	"	+ 296
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1904.								
1904-905	80,599	2,651	28,310	58,159	31	169,750	23	7,380
1903-904	78,918	2,348	16,893	48,701	31	136,891	23	5,952
Differenze nel 1904-905	+ 6,681	+ 303	+ 11,417	+ 14,458	"	+ 32,859	"	+ 1,428

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: Ing. G. GOGLIO, Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

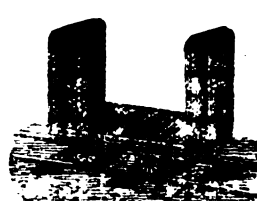
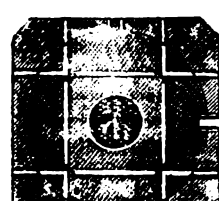
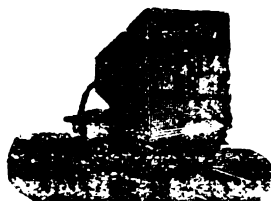
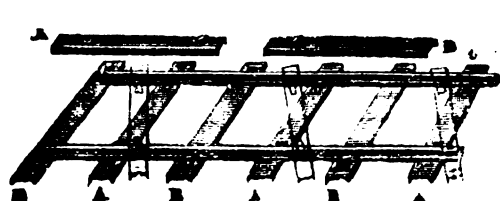
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Belloni, Arploni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

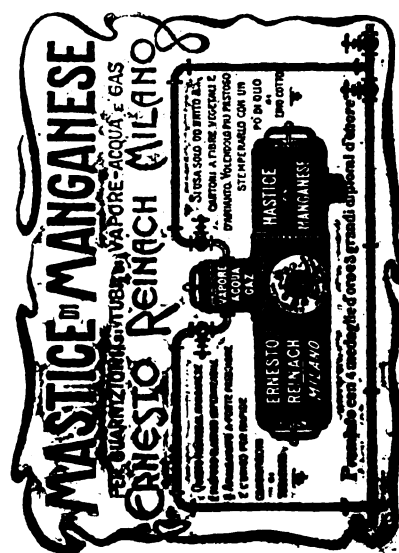
Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



TORINO, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Bodoni. 2 e Carlo Alberto, 33.

G. P. Carlini Direct. propr. reg. 1904

MONITORE DELLE STRADE-FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	ANNO	SEM.	TRIM.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	16	8

Un numero separato centesimi 50
" arretrato " 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Il problema ferroviario del porto di Genova (Ancora la Relazione Adamoli).* — *Strade Ferrate del Mediterraneo (Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'esercizio 1903-904 - Cont. e fine).* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Bibliografia (Ing. F. Taiani, Le Strade Ferrate in Italia).* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decaduti delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

Facciamo viva preghiera ai nostri cortesi Associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, essendo numerose le scadenze della fine d'anno.

L'AMMINISTRAZIONE.

IL PROBLEMA FERROVIARIO DEL PORTO DI GENOVA

Ancora la Relazione Adamoli.

Le diverse proposte di lavori svolte nella Relazione Adamoli per risolvere il problema ferroviario del porto di Genova, sono riassunte nell'elenco seguente, nel quale è pure indicata la spesa presunta, che per talune opere è stata rilevata dai progetti relativi già predisposti:

Stazioni di Genova e Sampierdarena. — Compimento del piano del Campasso (fondi già deliberati); nuovi impianti per la piazza d'Armi di Sampierdarena, L. 1,600,000; binario di raccordo degli scali di Sampierdarena con la linea di Ventimiglia, L. 330,000; ampliamento dello scalo merci di Genova Porta Brignole (Terralba), L. 2,000,000.

Valichi dei Giovi. — Ampliamento della nuova stazione di Ronco e suo allacciamento con la vecchia all'estremo nord, L. 500,000; ampliamento e riordino dei binari nella stazione di Busalla, L. 600,000; ampliamento e riordino dei binari nella stazione di Pontedecimo, L. 420,000; raddoppiamento dei binari da Ronco a Novi, L. 20,000,000; ampliamento della stazione di Novi S. Bovo, L. 3,000,000.

Linea di Ovada. — Ventilazione artificiale di alcune gallerie fra Sampierdarena e Mele, L. 400,000.

Linee settentrionali e loro stazioni. — Sistemazione delle stazioni di Milano, L. 35,000,000; impianto del sistema di blocco da Novi a Milano, L. 700,000; raddoppiamento

del binario da Torreberetti a Novara, L. 2,300,000; ampliamento e sistemazione della stazione di Alessandria, L. 3,000,000; ampliamento e riordinamento della stazione di Novara, L. 300,000; ampliamento della stazione di Torino-smistamento, L. 500,000; binario di raccordo della stazione di Torino smistamento con le linee di Modane e Milano, L. 270,000; raddoppiamento del binario da Torino a Collegno, L. 600,000; impianto del sistema di blocco fra Torino e Chivasso, L. 400,000; ampliamento di binari e magazzini nelle stazioni di Busto Arsizio, Borgosesia, Legnano, Crusinallo, Rogoredo, Monza, Rho, Gallarate, Tortona, Seregno, Magenta, Pavia, Voghera, Abbiategrasso, Acqui; ampliamenti e nuovi impianti di binari e magazzini nelle stazioni di Solero, Mortara, Felizzano e Borzoli, L. 400,000.

Linea della Riviera ligure di levante. — Raddoppiamento del binario da Genova P. B. a Chiavari, L. 30,000,000; impianto di un fascio di binari per deposito treni e sistemazione della stazione a Sestri Levante, L. 700,000; costruzione di una stazione d'incrocio a Canneto, L. 1 milione; prolungamento dei binari d'incrocio nelle stazioni di Moneglia, Framura, Monterosso e Corniglia, L. 1,100,000; sistemazione del servizio merci nella stazione di Spezia, L. 406,000.

Linea della Riviera ligure di ponente. — Raddoppiamento del binario da Sampierdarena a Voltri, L. 5,000,000; impianto del sistema di blocco degli apparati centrali fra Sampierdarena e Savona, L. 600,000; prolungamento del binario d'incrocio nelle stazioni di Arenzano, Cogoleto e Varazze, L. 180,000; costruzione del binario d'incrocio e della stazione definitiva a Celle, L. 200,000; ampliamento della stazione di Savona, L. 2,000,000.

Il totale di questi lavori è di L. 114,400,000.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1903-904

Relazione del Consiglio d'Amministrazione
all'Assemblea generale degli Azionisti, 25 novembre 1904

(Continuazione e fine — V. N. 50).

Liquidazione generale per l'esercizio 1903-1904.

I proventi dell'esercizio, come risulta dal titolo *Quota sociale sui prodotti ed introiti a rimborso di spesa*, ammontano a L. 113,077,378.49

Aggiungendo:

i corrispettivi a carico del Governo pel nuovo materiale rotabile acquistato in base alla convenzione 29 novembre 1899 4,097,524.53

il contributo governativo nelle spese di personale 1,419,849.65

il contributo della rete Adriatica nelle spese degli enti comuni 2,850,000 —

il contributo nelle spese generali a carico dei fondi speciali e delle provviste di nuovo materiale rotabile 811,742.50

il saldo del conto interessi attivi e passivi 96,243.84

i proventi dell'esercizio 344,488.81

l'annualità chilometrica sulle linee di nuova costruzione, come dalla convenzione 20 giugno 1888 8,261,386.53

il corrispettivo pattuito dal contratto per l'uso del materiale rotabile d'esercizio 7,820,000 —

si ottiene la complessiva somma di L. 138,778,614.35

Contrapponendo le passività seguenti:

Spese d'esercizio L. 121,143,381.88

Interessi per le obbligazioni e spese per il servizio dei titoli 9,146,714.72

Quota d'ammortamento delle spese di fondazione 111,189.85

Quota d'ammortamento della spesa capitale di costruzione 498,827.69

Contributo sociale per lavori e provviste a carico della Cassa Aumenti patrimoniali e per rinnovamento del materiale rotabile reso inservibile dall'uso 346,850.24

Imposta di ricchezza mobile 1,802,245.82

Totale L. 133,049,210.20

Residua un utile netto di L. 5,729,404.15

A mente dell'art. 58 dello statuto sociale, prelevando 1/20 a favore del fondo di riserva ordinaria, cioè L. 286,470.20

resterebbero da distribuire agli azionisti L. 5,442,933.95

ma siccome già furono nel corso dell'anno pagati due acconti di L. 15 in totale per ogni azione, cioè in complesso 5,378,175 —

la differenza disponibile sarebbe di L. 64,758.95

che aggiunta ai divanzi degli esercizi precedenti, ammontanti a 382,194.04

sale in complesso a L. 446,952.99

Ora vi proponiamo di assegnare un'altra lira per ogni azione, cioè 358,545 —

e di riportare all'esercizio 1904-1905 la residue somma di L. 88,407.99

Come appare dalla liquidazione generale, a questi risultati si è giunti pur non avendo potuto far conto di utili delle costruzioni; e pertanto, in confronto agli anni ultimi scorsi, possiamo concludere che l'esercizio 1903-1904 fu re-

lativamente buono. Non abbiamo quindi esitato a proporvi di assegnare alle azioni, oltre il 3 0/0 già distribuito, altri 20 centesimi per cento, erogando i divanzi precedenti e mandando a nuovo L. 88,407.99.

E' però doveroso riconoscere che una larga parte del merito di questi risultati spetta al personale, che con costante vigilanza ed intelligente operosità ha contribuito a migliorare il servizio ed a contenere le spese in limiti ragionevoli.

Chiudiamo questa parte della nostra Relazione coll'accennarvi alle trattative in corso col Governo per liquidare i nostri rapporti finanziari. Per quanto, come comprendete, ci si imponga al riguardo il maggiore riserbo, possiamo dichiarare che vi si apporta tutta la buona volontà, nell'intento di assicurare equi accordi, che, conciliando i reciproci interessi, valgano ad evitare procedure lunghe ed onerose.

Quando venga il momento, sarà debito e premura nostra di sottoporli alle vostre deliberazioni.

Nuove costruzioni.

Linea d'accesso al Sempione.

Linea Domodossola-Iselle.

La galleria elicoidale (il lavoro più importante di questa linea), nell'esecuzione della quale s'incontrarono, come fu accennato nella precedente Relazione, eccezionali difficoltà a causa della grande quantità delle acque di filtrazione e della natura premente dei terreni, fu perforata alla fine di ottobre 1903, ed era completamente rivestita al 30 giugno corrente anno.

Non fu possibile riattaccare i lavori della galleria al frangimento di Gabbio Mollo (km. 7500), del quale pure è parola nella Relazione del precedente esercizio, finchè non fu sbancata la soprastante falda in movimento e rinfiancata nel piede. Al 30 giugno lo sbancamento di tale costa era compiuto, ed oggi anche la galleria è ultimata.

La posa dell'armamento era al 30 giugno 1904 completa fino al km. 7, e per la rimanente tratta di linea si ha già in opera il primo strato di massiciata; al grande rilevato per la stazione d'Iselle (400,000 mc.) mancavano alla data suddetta solo 41,000 mc. di materie. Tutti i rimanenti lavori della linea sono ultimati, per cui tutto fa sperare che sarà completa ed armata per la fine del corrente anno.

Stazione internazionale di Domodossola.

Benchè il progetto sia stato approvato dal Governo fin dal maggio 1903, e le proposte per l'esecuzione dei lavori siano state avanzate nel giugno dello stesso anno, pure, come si prevedeva nella Relazione dello scorso esercizio, l'inizio dei lavori ha subito un forte ritardo a causa delle varie pratiche amministrative.

Eseguiti dapprima gl'impianti per l'esercizio provvisorio della stazione, si poterono cominciare quelli della stazione definitiva nel mese di maggio del corrente anno, ed ora i lavori procedono alacremente.

Linea Domodossola-Arona.

I lavori di questa linea, nella quale non mancarono certo le difficoltà, vennero, mercè l'energia con cui furono condotti, portati bene innanzi nell'esercizio 1903-1904, ed ora possono dirsi in massima parte ultimati.

E' ancora in corso d'esecuzione la posa dell'armamento, ma anche questa sarà ben presto terminata.

Linea Santhià-Borgomanero-Arona.

Le previsioni fatte per questa linea andarono pienamente ad avverarsi per la tratta fra Santhià e Borgomanero, dove i lavori sono oggi finiti. Non può dirsi lo stesso per la tratta da Borgomanero ad Arona, nella quale cade la galleria di Gattico, alla cui perforazione, alla fine di giugno, mancavano ancora m. 378.

In questo breve tratto le difficoltà d'esecuzione presentatesi sono assolutamente straordinarie, sicchè l'ultimazione di detta galleria subirà forzatamente qualche ritardo. Tutto

però fa sperare che potrà essere finita per l'apertura della grande galleria del Sempione, ed a ciò tendono i nostri sforzi.

Linea di allacciamento diretto del porto di Genova con le due linee dei Giovi, e parco vagoni al Campasso.

La completa consegna dei terreni, di cui il Governo si era per contratto riservata l'espropriazione, non fu compiuta che nel giugno u. s., dalla quale data decorrono i due anni e mezzo concessi dal contratto per l'esecuzione del lavoro. Finora quindi i lavori stessi non hanno potuto essere condotti con uno sviluppo rispondente agli impianti eseguiti, perchè le parziali consegne dei terreni ci furono fatte in modo così saltuario, da non permettere l'attuazione di un regolare programma di lavoro. Ora però tutto procede regolarmente.

Lavori di completamento ed assetto delle linee in servizio.

L'insufficienza dei fondi di riserva governativi e della Cassa aumenti patrimoniali, che vi abbiamo segnalata nella nostra Relazione dello scorso anno, andò aggravandosi nel passato esercizio così da impedire che avessero corso molti lavori che più imperiosamente erano richiesti dallo sviluppo del traffico e dalle cresciute esigenze del servizio.

Sul grave argomento non si mancò di richiamare l'attenzione del Governo nell'accompagnare il rendiconto della gestione precedente dei Fondi e della Cassa aumenti patrimoniali.

Si osservava allora come la Società fosse, per necessità di cose, venuta a trovarsi in disimborso di somme considerevoli per anticipazioni via via fatte ai Fondi ed alla Cassa, in quanto il Governo non aveva fornito in tempo ai medesimi i mezzi necessari, aggiungendovi che, per non accrescere illimitatamente tali disimborsi, la Società si vedeva costretta a sospendere l'esecuzione dei lavori che non interessassero direttamente la sicurezza dell'esercizio, o pei quali già non si fosse vincolati da precedenti impegni. E si insisteva perchè ai fondi ed alla Cassa fossero forniti al più presto i mezzi occorrenti, almeno pei lavori più urgenti ed indispensabili.

In seguito a queste nostre insistenze, ebbero luogo parecchi scambi di idee col Governo, e, di fronte agli affidamenti da esso dati che avrebbe quanto prima provveduto a fornire ai Fondi ed alla Cassa i mezzi necessari almeno per i più urgenti bisogni e per le necessità impellenti dell'esercizio, ci siamo indotti a derogare in parte alle dichiarazioni che avevamo fatto riguardo alla sospensione dei lavori, dando corso specialmente a quelli che, già precedentemente approvati con regolare decreto, rivestivano il carattere di imprescindibile necessità.

Ciò premesso in linea generale, passeremo, come negli scorsi anni, ad accennarvi per sommi capi quanto si fece, sia per l'esecuzione dei lavori, sia per nuovi studi e proposte.

E cominciando dai lavori relativi alla sistemazione delle stazioni di Genova P. P. e di Genova P. B., possiamo dirvi che si sono avverate le previsioni esposte nella precedente Relazione; giacchè per Genova P. P. si è già attivato il servizio viaggiatori sul nuovo piazzale, sopprimendo il regresso dei treni da e per Roma; e per Genova P. B. i lavori volgono al termine.

Per la sistemazione generale delle stazioni di Milano siamo ancora allo stadio segnalatovi nella precedente Relazione; però non abbiamo mancato di presentare di nostra iniziativa un progetto d'insieme, sul quale attendiamo conoscere le determinazioni del Governo.

Intanto vennero ultimati alcuni dei lavori proposti già da tempo, cioè: il raccordo fra la linea di Venezia e la stazione di Milano P. Romana, e il sottopassaggio alla Centrale pei viaggiatori in partenza; e se ne stanno eseguendo altri, cioè: l'impianto degli apparati centrali al lato est di Milano Centrale, il completamento del servizio di smi-

stamento e quello di trasbordo a Milano P. S., l'ampliamento del servizio merci a Milano P. T. Quanto prima, poi, si andranno ad intraprendere i lavori per l'allargamento del viadotto del Lazzaretto a Milano Centrale, l'ampliamento dei binari per smistamento e servizio merci a Milano P. R., e l'impianto di binari di deposito treni e vetture nel triangolo di San Rocco.

Altri progetti sono in corso di approvazione e di studio per provvedere alle esigenze di esercizio nella stazione di Milano Centrale in vista dell'Esposizione del 1906.

Vennero poi ultimati molti dei lavori in corso, e fra questi citeremo: quelli di raddoppio del binario fra Civitavecchia e Corneto e fra Pisa e Collesalveti, per cui essi vennero già aperti all'esercizio; quelli d'impianto del blocco fra Santa Limbania e Genova P. B., fra Tortona e il nuovo Bivio Tortona; quelli d'impianto degli apparati centrali in alcune stazioni dove furono attuati degli ampliamenti, come ad Alessandria, a Monza, a Genova P. B. e P. P.

Sono poi in pieno corso d'esecuzione altri lavori, fra i quali notansi: il primo gruppo dei lavori per la sistemazione di Pisa Centrale e di Alessandria, e i lavori d'ampliamento della stazione di Monza, che sono quasi compiuti; i lavori di raddoppio del binario fra Corneto e Montalto; l'impianto degli apparati centrali a Pisa Centrale; l'impianto delle stazioni di Novi Città e di Novara, e quanto prima si porrà mano ai lavori per il raddoppio di binario fra Torreberetti e Valenza, e a quelli per l'ampliamento di quest'ultima stazione, nonché ai lavori d'ampliamento di Alessandria (secondo gruppo lavori), di Avenza, di Carrara, e di impianto del blocco fra Novi Città ed il Bivio Tortona, e fra Tortona e Voghera, ecc.

Naturalmente non abbiamo mancato di avanzare al Governo proposte per l'ampliamento ed il riordinamento di quelle stazioni che ne hanno maggiore urgenza, e per l'esecuzione di speciali impianti nei porti di Genova, Savona e Livorno, destinati a migliorare il servizio in quei centri importanti di commercio; come non abbiamo mancato di proseguire con ogni cura gli studi per attivare il blocco sulle linee di maggior traffico, rassegnando intanto la concreta proposta per il blocco fra Alessandria ed il Bivio Tanaro.

Così avanzammo pure proposte pei rifacimenti di binari e pei risanamenti di massicciata, contenendole nei limiti dello stretto necessario per la sicurezza dell'esercizio; per alcuni miglioramenti nelle Officine di Torino; e per quelle dei Granili abbiamo chiesto un nuovo impianto della forza motrice. Per le riparazioni del materiale speciale destinato alla trazione elettrica sulla linea Milano-Porto Ceresio, abbiamo presentato un progetto d'impianto di apposita officina a Gallarate, in sostituzione di quella provvisoria impiantata a Milano Centrale, la quale dev'essere demolita in dipendenza della sistemazione della stazione stessa.

Così pure per l'intenso movimento che ognor più va accentuandosi su detta linea, abbiamo proposto il completamento del blocco, impiantando altri posti intermedi a quelli ora in esercizio, e abbiamo richiesta l'approvazione per l'impianto degli apparati centrali in alcune stazioni.

Provvedemmo anche nello scorso anno a rinforzare i ponti metallici e l'armamento, e proponemmo poi, ed in parte eseguimmo, lavori per garantire il franco della sagoma lungo alcune linee.

Quanto alla trasformazione ed ampliamento della stazione di Roma Termini ed al generale riordinamento della stazione di Napoli, vi diremo che il progetto per la prima di dette stazioni è ancora in discussione, e non possiamo quindi che augurarci che esso possa al più presto essere assentato ed approvato, troppo note essendo le angustie nelle quali vi si svolge il movimento; e che per la seconda delle dette stazioni la nostra Società fu chiamata a prender parte agli studi affidati ad apposita Commissione, e qui pure esprimiamo il desiderio che si venga in breve a conclusioni definitive.

Come nei passati anni, non pochi nè poco importanti furono i lavori eseguiti pel consolidamento ed il ripristino di

manufatti o di tratti di linea interrotti o danneggiati da inondazioni, frane, mareggiate, ecc., e pel completamento di linee nuove costruite dallo Stato; fra essi vi accenneremo quelli ormai ultimati, di ripristino della linea Roma-Napoli, in seguito ai gravi danni prodotti dalla piena del fiume Sacco nell'autunno del 1901, e di consolidamento sulla Genova-Pisa, Genova-Ventimiglia, Pisa-Roma, Roma-Napoli, Eboli-Metaponto, Taranto Reggio, Battipaglia-Reggio.

Alle condizioni dell'art. 101 del Capitolato, ossia con rimborso a prezzo di stima dopo il 30 giugno 1905, abbiamo eseguito solamente l'impianto di una batteria di accumulatori nella sottostazione elettrica di Gallarate, e l'impianto di un secondo convertitore in quello di Gazzada: lavori resi necessari dal già accennato incremento del traffico sulla Milano-Varese.

Abbiamo poi chiesta l'approvazione, agli effetti dell'articolo stesso, dell'impianto di un depuratore Howatson annesso al rifornitore della stazione di Voghera.

Contenzioso.

Anche quest'anno ci limitiamo ad un semplice accenno circa le cause aventi un interesse d'ordine generale.

Abbiamo riferito l'anno scorso che la Società aveva presentato ricorso alla Cassazione di Roma contro la sentenza delli 22-30 dicembre 1902, notificata il 4 febbraio 1903, colla quale la Corte d'Appello di Roma aveva annullata la sentenza del Collegio Arbitrale favorevole alla Società riguardo all'ingerenza spettante al Governo in punto ai bilanci sociali.

Frattanto corsero trattative di componimento che condussero ad una definizione amichevole della lite: e la Società, sicura, ora come in passato, del proprio operato, consentì al Governo di esaminare pure i bilanci e le contabilità sociali, coll'intesa che le eventuali questioni, che fossero per sorgerne, si dovessero decidere ex-integro in base ai vigenti contratti, senza tener conto delle sentenze intervenute e delle dichiarazioni contenute nelle medesime.

Pende tuttora avanti la Cassazione di Roma la causa iniziata dal Governo, e comune all'Adriatica ed alla Sicula, sul punto se siano alle tre Società applicabili il Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1688, ed i tre articoli del R. Decreto 22 maggio 1901, n. 144, circa il sindacato amministrativo sull'esercizio ferroviario.

Dopo che la Cassazione di Roma a Sezioni unite accolse il ricorso delle tre Società dichiarando l'incompetenza della IV Sezione del Consiglio di Stato in ordine alla misura dei contributi sociali dovuti al nuovo Istituto di previdenza per il personale, non si è ancora istituita l'azione riservataci avanti l'autorità giudiziaria. La questione si collega all'altra circa il R. Decreto 2 agosto 1902, n. 404, che elevò indebitamente i nostri contributi anche per le vecchie Casse di Pensioni e di Soccorso, come pure alla facoltà riservata dall'art. 26 della legge 29 marzo 1900, n. 101, per il ricorso al Collegio Arbitrale. Nel giugno u. s., in occasione delle modificazioni che stanno per essere apportate agli Statuti dei tre Istituti, la Società ha rinnovato le sue formali riserve.

Al fine di fronteggiare in qualche modo il cumulo delle cause, per lo più di conciliatura, dipendente dalle ritardate rese delle merci, in ispecie sulle linee che fanno capo a Genova, cause minime prese ad una ad una, ma di entità finanziaria assai rilevante pel loro ingente numero, le quali, come riferimmo lo scorso anno, provocarono una enorme e riprovevole speculazione, abbiamo portato avanti la Cassazione di Roma a Sezioni Unite l'interpretazione dell'art. 70 delle tariffe che veniva ristretto in misura incomportabile. La Suprema Corte, con sentenza pubblicata il 18 dicembre 1903, ha riconosciuto che per determinare il ritardo sul quale va commisurato l'abbuono del prezzo di trasporto si debba tener conto, come noi sostenevamo, anche dei giorni di arrivo e dei giorni festivi cadenti in partenza od in arrivo. E queste dichiarazioni, insieme a vari provvedimenti adottati, valsero a ridurre sensibilmente la valanga delle citazioni e dei giudizi.

Signori,

Abbiamo l'onore di proporvi: 1) di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1903-1904; 2) di fissare in L. 16 il dividendo per ognuna delle 358,545 azioni.

Vi invitiamo poi ad eleggere: Otto Amministratori, essendo scaduti per anzianità, a termine dell'art. 8 dello Statuto, i signori: Arlotta cav. Antonio, Esterle ing. Carlo, Frescot comm. avv. Filiberto, Marsaglia comm. ing. Ernesto, Rava comm. Enrico, Trezza di Musella comm. Cesare, Visconti Venosta nob. comm. dott. Giovanni, ed essendo defunto il signor Bigatti comm. Ambrogio.

Cinque Sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello Statuto.

I Consiglieri e i Sindaci scaduti sono rieleggibili.

Il bilancio ed il dividendo furono approvati all'unanimità. Gli Amministratori ed i Sindaci vennero tutti rieletti ed in sostituzione del defunto comm. Bigatti venne nominato il sig. Canzi Luigi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

Riceviamo da Iselle le seguenti ultimissime notizie del Sempione:

L'attacco del tunnel II, trovandosi perfettamente all'asciutto, permette di forare una galleria trasversale per raggiungere il tunnel I. Il tunnel II è di 35 metri più avanzato del tunnel I. Il volume totale dell'acqua termale si mantiene sui 140 litri al secondo.

La posa del binario definitivo è giunta sino alla stazione d'Iselle. Le locomotive ordinarie hanno raggiunto da Domodossola, negli ultimi giorni, questa stazione. Si spera che la linea verrà messa in esercizio al più presto possibile.

>>

Conferenza internazionale ferroviaria per l'orario estivo 1905.

La consueta Conferenza internazionale per l'orario estivo 1905 ebbe luogo a Monaco di Baviera, nelle grandi sale d'aspetto del lato settentrionale di quella stazione centrale, state a tal uopo riservate, adattate e con buon gusto decorate. La conferenza era fissata per i giorni 6 e 7 corrente, ma, come di solito, per il grande numero di questioni portate all'ordine del giorno, le trattazioni fra le singole ferrovie si iniziarono il giorno 5 e prima, e finirono l'8 andante.

La seduta principale, alla quale intervennero oltre 200 delegati, fra cui i rappresentanti dei governi dell'Impero Germanico, della Prussia, dell'Austria, dell'Ungheria, dell'Italia, della Svizzera, della Francia e dell'Olanda, venne inaugurata con un forbito discorso del Ministro delle ferrovie Frauendorfer e presieduta dal consigliere di Stato Ebermayer, direttore generale delle ferrovie Bavaresi dello Stato. L'accoglienza dei delegati delle ferrovie d'Europa da parte delle ferrovie Bavaresi fu oltremodo gentile e splendida.

Fra le questioni interessanti le ferrovie Italiane, primeggiava un progetto delle ferrovie Württemberghe di un treno celerissimo fra Berlino e Milano, via Stoccarda, in partenza da Berlino alle 13.25, con arrivo a Milano alle 13.40. Tale progetto però, in seguito a difficoltà sorte sulle ferrovie Svizzere, non si poté ancora concordare.

Però la ferrovia del Gottardo e le ferrovie Mediterranea ed Adriatica concordarono un nuovo treno in partenza da Lucerna alle 9.45, da Zurigo 9.5, con arrivo a Chiasso alle 15.49 e da Chiasso alle 16.14 con arrivo a Milano alle 17.25, nonchè lo sdoppiamento col prossimo orario estivo del treno diretto che parte da Milano alle 7.10 per Lucerna e Zurigo.

Si concesse al treno di lusso Berlino-Verona-Milano-Cannes la fermata a Bressanone, purchè non ne venga alterato l'orario fra Ala e Verona.

Vennero inoltre discusse, ma senza esito favorevole, una domanda del Governo Ungherese, di dare immediata prosecuzione da Cormons per Milano-Genova-Nizza, ad un treno che ora parte da Budapest alle 8 ed arriva a Cormons alle 22.42, e una domanda delle ferrovie Palatine di posticipare di un'ora circa il diretto che ora parte alle 21.7 da Basilea per l'Italia e di anticipare d'altrettanto il treno che ora arriva a Basilea alle 9.5 e parte da Milano alle 23.10.

><

Per l'esercizio economico delle ferrovie.

L'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici ha firmato un decreto col quale, visto il buon esito che ha dato l'esperimento di un esercizio economico parziale sulla ferrovia Treviso-Motta, durato ormai due anni, proroga, dietro la proposta avanzata dall'Adriatica, dal 31 corrente a tutto il 30 giugno 1905, l'applicazione di tale esercizio economico parziale.

Ha pure comunicato lo schema di un altro decreto, col quale, dietro proposta della Società esercente, la Rete Sicula applica fino al 30 giugno 1905, a titolo d'esperimento, l'esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori sulle linee Catania Siracusa-Licata e Valsovoia-Caltagirone.

><

Nuovo progetto per le Complementari.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di concerto col Ministro delle Finanze, ha elaborato un nuovo progetto di legge per le ferrovie complementari a modificazione della legge del 1902.

Ne daremo ampi dettagli nel prossimo numero, mancandoci oggi il tempo e lo spazio.

><

Pel riscatto delle Meridionali e delle linee d'accesso al Sempione.

Martedì u. s. il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Tedesco, ha presentato alla Camera il disegno di legge per proroga dei termini della facoltà al Governo pel riscatto delle Meridionali e per disposizioni pel riscatto delle linee d'accesso al Sempione.

La relazione che precede il disegno di legge, espone che l'accordo da stipularsi con la Società delle Ferrovie Meridionali a fine di prorogare al 31 dicembre corrente il termine utile pel diffidamento, in caso di riscatto, giusta la legge 30 giugno 1904, fu compiuto; di guisa che il Governo si troverebbe ora alla vigilia di dover prendere una risoluzione.

Non è stato però possibile esaurire lo studio della grave e complessa questione; persistono dunque in parte le ragioni che a favore della proroga furono adottate nella relazione sul disegno di legge presentato alla Camera il 23 marzo scorso.

Perciò si chiede un'altra volta di stipulare un nuovo accordo con la Società Meridionali per prorogare fino al 30 aprile 1905 il termine suddetto.

Quanto al riscatto delle ferrovie d'accesso al Sempione,

cioè delle linee Santhià-Borgomanero-Arona e Domodossola-Arona, concesse rispettivamente al Comune di Torino ed alla Provincia di Milano e per essi alla Società della Rete Mediterranea, si osserva che la facoltà concessa di riscattare le linee al 30 giugno 1905 è subordinata alla condizione che il Governo abbia dato il relativo preavviso sei mesi prima, e cioè non oltre il 31 dicembre.

E poichè non può dubitarsi che, quantunque sia esatto che sarà di supremo interesse che le due ferrovie di cui trattasi entrino in proprietà dello Stato e possano far parte integrante delle Reti principali, si ritiene opportuno che il Governo abbia in ogni caso l'autorizzazione del Parlamento ad effettuare il riscatto col 30 giugno 1905, e cioè mediante il pagamento della somma a corpo di L. 28,350,000, stabilito dall'art. 17 del capitolato di concessione, per quanto riguarda la linea Arona-Domodossola, e della somma, pure a corpo, di L. 17,375,000 per l'altra linea da Santhià ad Arona, come è previsto dall'art. 16 del capitolato di concessione.

><

La questione ferroviaria.

Il Ministero smentisce gli accordi con le Società.

Le notizie divulgate di accordi fra il Governo e le Società ferroviarie non hanno alcun fondamento.

Quando il Governo avesse concluso qualche accordo, lo annunzierebbe subito alla Camera, e se questa non fosse aperta, lo pubblicherebbe immediatamente.

Intanto il Ministro dei Lavori Pubblici presentava, giorni sono, alla Camera un disegno di legge per riscattare le linee di accesso al Sempione secondo le condizioni stabilite nella legge 30 dicembre 1901, e per chiedere che sia prorogata fino al 30 aprile 1905 la facoltà di deliberare se convenga o no allo Stato di eseguire il riscatto delle Strade ferrate meridionali. In caso affermativo le condizioni di questo riscatto sarebbero sottoposte all'approvazione del Parlamento, come al Parlamento sarebbero comunicate le ragioni per le quali il Governo credesse non opportuno il riscatto.

><

Impianto idroelettrico nel Veneto.

La regione del Veneto, che è assai ricca di corsi di acqua, finora non aveva alcun impianto idroelettrico: nessuna Società si era formata per utilizzare i copiosi salti d'acqua di quei fiumi.

Attualmente una Società si è stabilita per una derivazione dal fiume Cellina, che divide i monti Dagaus e Giolina dal Pregaiore. Già da qualche anno i lavori sono cominciati e furono disgraziatamente interrotti a causa di una piena che rovinò le opere di sbarramento. Ora si attende al rinnovo di questo lavoro importante ed all'ultimazione delle altre opere, cioè dei canali di carico e scarico, dei due salti d'acqua, dell'officina per la produzione dell'energia elettrica, ecc. Il punto scelto per la opera grandiosa è la gola stretta situata presso il confluente torrente Molasta; la larghezza di questa gola è di soli 18 m. e quindi fu assai bene utilizzata per lo sbarramento mediante la costruzione di robusti piloni ed una serie di paratoie metalliche incastrate nei piloni, le quali permettono, quando vengono aperte, alle acque troppo cresciute di affluire liberamente. L'energia elettrica è pure adoperata per la manovra di queste paratoie.

L'impianto fu progettato per una forza normale di 10,000 cavalli per ognuno dei due salti, potenza che potrà essere superata, in caso di bisogno, utilizzando i serbatoi d'acqua che espressamente furono costruiti.

L'energia elettrica verrà portata a Venezia e, tenuto

calcolo della perdita d'energia dovuta al macchinario ed alla linea, si potrà avere a Venezia una forza di 8000 cavalli, superabile in caso di bisogno.

Il primo ingegnere che si occupò di questo grandioso impianto, fu lo stesso che progettò quello di Paderno, cioè l'ing. Milani.

><

Programma ministeriale per opere pubbliche.

È stato distribuito alla Camera il disegno di legge presentato dal ministro Tedesco, per autorizzazione di diverse opere pubbliche e per modificazioni al riparto dei fondi nel bilancio del corrente esercizio 1904-1905.

Col disegno di legge, che riveste carattere d'urgenza, essendo fatto principalmente per fornire lavoro agli operai disoccupati, si stabilisce, fra altro, l'iscrizione in bilancio delle seguenti somme: L. 100,000 per le spese del Decimo Congresso internazionale di Navigazione, da tenersi in Milano nel 1905; L. 3,110,000 per nuovi lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali e di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria; L. 600,000 in anticipazione della spesa già autorizzata per i lavori di bonifica della bassa pianura bolognese-ravennate; L. 500,000 rimaste da stanziare, in base alla legge del 1893 per il Policlinico Umberto I in Roma, cioè L. 100,000 per il saldo della costruzione e L. 400,000 per arredamento.

Si determina inoltre, per procedere al sollecito appalto dei lavori, la ripartizione in capitoli per il 1904-1905 della spesa stabilita dalla legge del quadriennio in L. 200,000, per opere straordinarie lungo le strade nazionali, ed in L. 800,000 per nuove spese portuali.

Il complesso delle nuove e maggiori spese da iscriversi in bilancio per il 1904-1905 è di L. 5,141,350, alle quali, senza turbare la situazione del tesoro, e senza recar danno alle opere in corso, si provvede mediante una corrispondente riduzione di stanziamento (salvo reintegro nei futuri bilanci) per quelle opere che l'esperienza di 5 mesi di esercizio già trascorsi ha dimostrato essere provviste di fondi esuberanti ai bisogni del servizio fino al 30 giugno 1905.

><

Linea Benevento-Avellino.

(Servizio economico).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, invitata dal Ministero dei Lavori Pubblici a voler disporre gli studi opportuni per l'attuazione del servizio economico, limitato ai viaggiatori, sulla linea da Benevento ad Avellino, la quale si trova nelle condizioni volute dalla legge 9 giugno 1901, si è dichiarata disposta ad accogliere tale domanda ed ha anzi sottoposto al superiore esame lo schema di progetto riguardante l'anzidetto provvedimento.

><

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna.

(Progetto di nuove tariffe).

Come è noto, la Società italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna ha presentato all'esame del Ministero un progetto di tariffe da adottarsi sulla propria rete per il servizio interno e in servizio cumulativo con la Compagnia Reale per il traffico dell'isola. Le tariffe proposte, conformi a quelle attualmente in vigore sulla rete della Compagnia Reale con degli adattamenti indispensabili specialmente per la diversa portata del materiale mobile e con l'aggiunta di opportune tariffe locali per alcune merci che si è creduto di dover favorire sia perchè merci povere, sia perchè destinate a favorire l'a-

gricoltura, furono largamente discusse in apposita conferenza tenuta in principio di novembre p. p. dai rappresentanti delle varie Amministrazioni interessate; nella quale conferenza si sono concordate le varianti ed aggiunte che si reputarono convenienti per migliorare sempre più le tariffe medesime nell'interesse segnatamente del commercio e del pubblico.

In base pertanto agli accordi intervenuti nella conferenza, la Società anzidetta ha presentato per la superiore approvazione le nuove tariffe da adottare nei trasporti sulla rete da essa esercitata.

Le merci che, in base al progetto del quale trattasi, saranno favorite da tariffe locali, sono quelle seguenti:

- 1) *Combustibili*: a) antracite alla rinfusa od in sacchi; b) legna da ardere, comprese le fascine;
- 2) *Marmi, pietre ed altri materiali da costruzione*: a) marmi in lastre o lastroni semplicemente segati, in blocchi od in massi anche squadrati od in pezzi abbozzati o ridotti in sagoma, di peso non superiore alle sei tonnellate; b) pietra calcarea greggia o grossolanamente lavorata; c) sabbia comune; d) calce viva o spenta in sacchi o botti o alla rinfusa;
- 3) *Argille refrattarie*;
- 4) *Conservie alimentari non nominate*;
- 5) *Ortaglie e frutta fresca*;
- 6) *Crine vegetale*;
- 7) *Concimi chimici od artificiali e residui di concerie*; foraggi (fieno, paglia e stramaglie in balle); macchine agrarie; preparati anticrittogamici e peronosfughi; vitriolo azzurro (solfato rame); zolfo macinato; zolfo ramato.

><

Facilitazioni di tariffe per la Rete secondaria.

Siamo informati che il Ministro dei Lavori Pubblici, in relazione al Decreto Reale 7 novembre u. s., col quale il Governo veniva autorizzato ad istituire ed applicare in via di esperimento fino al 30 giugno 1905, sulle linee Napoli-Baiano, Palermo-Corleone, Napoli-Pozzuoli-Cumata-Torre Gaveta, Napoli-Ottaviano, Circumetnea, Cerignola (Stazione)-Cerignola (Città), Corleone-San Carlo e Bari-Locorotondo, per i prodotti del suolo e della pastorizia, tariffe eccezionali analoghe a quelle approvate per le grandi Reti, per le Sarde e per la Sicula-Occidentale coi Regi Decreti del 24 giugno, 27 luglio e 3 agosto 1903 e 22 settembre 1904, ha interessato le Società esercenti le Ferrovie secondarie predette a voler dichiarare se intendano di valersi della facoltà di approfittare delle facilitazioni di tariffa consentite dall'anzidetto Decreto del 7 novembre u. s.

Valendosi di questa agevolazione, la Società concessionaria della ferrovia da Bari a Locorotondo, allo scopo di giovare per quanto le era possibile alle popolazioni servite da quella ferrovia, ha concordato coi Ministeri interessati una proposta per l'applicazione alla linea stessa di talune tariffe eccezionali relative alle merci di maggior traffico, sopportando a suo carico una parte dell'onere che deriva alla ferrovia dall'applicazione delle anzidette tariffe. Le tariffe stesse riguardano il trasporto delle merci seguenti:

- 1) Vino comune, mosto ed uva pigiata in botti e barili od in vagoni serbatoi;
- 2) Cereali, legumi secchi e farine;
- 3) Legname di castagno, di quercia e di faggio greggio o semplicemente segato o squadrato;
- 4) Zolfo macinato;
- 5) Concimi chimici, guano naturale ed artificiale.

><

Nuovi servizi cumulativi ferroviari-marittimi.

Come è noto, il Ministero dei Lavori Pubblici d'accordo con quello delle Poste e dei Telegrafi ha manifestato alle tre principali nostre Amministrazioni ferroviarie la convenienza di istituire altri servizi cumulativi ferroviari marittimi, per dare maggior incremento all'esportazione, nell'interesse specialmente dell'agricoltura e della industria, i quali nuovi servizi verrebbero a completare quello recentemente istituito con la Società Veneziana di navigazione per gli Scali dell'Estremo Oriente.

A questo riguardo ci risulta che mentre la Società per le Ferrovie della Sicilia si sarebbe pronunciata favorevole all'impianto di siffatto nuovo servizio, le due reti continentali avrebbero dichiarato di non ravvisare l'opportunità di intavolare pratiche e studi ad un tale scopo, a motivo specialmente della prossima scadenza del periodo attuale di esercizio, per la quale non vi sarebbe il tempo occorrente per giungere ad un accordo concreto fra le varie Amministrazioni interessate prima della fine del mese di giugno 1905.

E' indubitato che gli studi preliminari per un servizio completo richiederebbero molto tempo; ma ciò, sembra, non possa verificarsi qualora gli studi stessi si limitassero all'attuazione di un servizio per gli Scali di Porto Said, Massaua, Aden, Bombay, Singapore ed Hong-Kong, in base alle stesse tariffe ferroviarie ridotte accordate alla Società Veneziana di navigazione; tenuto specialmente conto della circostanza che la Navigazione Generale Italiana potrebbe essere indotta a chiedere parità di trattamento rispetto alla Società Veneziana di navigazione; e che non sarebbe equo nè giusto negare alla prima quello che è stato concesso alla seconda.

Ci è stato assicurato che i Ministeri delle Poste e Telegrafi e dei Lavori Pubblici, ai quali si è anche associato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, siano intenzionati di insistere presso le Società esercenti le reti continentali delle nostre ferrovie, affinché si prestino agli studi ed alle pratiche occorrenti per raggiungere lo scopo desiderato, sia pure limitatamente ad un servizio analogo a quello concordato colla Società Veneziana.

Osserviamo che presso altri Paesi, e segnatamente in Francia, la questione della istituzione di nuovi servizi cumulativi ferroviari-marittimi è all'ordine del giorno e se ne studia la soluzione col massimo impegno nell'intento di avvantaggiare il trasporto oltre mare delle merci, sopprimendo gli intermediari, o meglio le spese che l'opera di essi attualmente impone.

><

I concimi chimici per l'agricoltura in Sicilia.

Ci consta che il Consorzio agrario di Palermo, a cura del quale è esercitata l'industria dei concimi chimici per i bisogni dell'agricoltura in Sicilia, ha interessata la Direzione generale delle Strade Ferrate dell'isola a voler consentire delle facilitazioni ferroviarie per il trasporto di quella merce, sotto forma di abbuoni sui prezzi di tariffa, proporzionali alle quantità di vagoni spediti in un anno.

Il Consorzio agrario di Palermo fa considerare che le agevolazioni sui trasporti dei concimi giovano direttamente all'agricoltura, la quale, specialmente in Sicilia, ha bisogno di essere incoraggiata, sia per la scarsità dei capitali nei piccoli proprietari e negli agricoltori degli appezzamenti, sia per la deficiente applicazione dei progressi della tecnica agraria alla coltivazione dei campi, sia infine per la necessità di restituire per mezzo della

concimazione, ai terreni sfruttati quei principii attivi che una lunga coltura ha oramai esauriti.

A questo proposito sappiamo che la Direzione generale ferroviaria anzidetta si sarebbe pronunciata favorevole alla domanda per contribuire anch'essa a giovare al miglioramento dell'agricoltura nell'isola; e ciò non ostante che il trasporto dei concimi chimici sulle proprie linee siano particolarmente favoriti da tariffe speciali: ed all'uopo avrebbe sottoposto all'approvazione superiore le sue proposte, le quali non mancheranno certo di avere accoglienza favorevole presso i competenti Ministeri.

><

Riduzione della tariffa per viaggi dei fattorini telegrafici.

Siamo informati che, in seguito a vive premure dei Ministeri delle Poste e dei Telegrafi e dei Lavori Pubblici, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia si sono messe di accordo per ammettere i fattorini telegrafici al godimento della tariffa differenziale stabilita per i viaggi in ferrovia degli impiegati dello Stato, in via però eccezionale e limitatamente a due viaggi di andata e di ritorno per ciascun fattorino, con esclusione quindi della famiglia. Ci risulta che la relativa proposta è stata testè presentata per approvazione al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Contratti presentati per approvazione).*

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale i contratti stipulati con le Ditte seguenti:

Officine Meccaniche e C., di Milano, per la fornitura di 16 carrozze miste di prima e seconda classe, serie AB-FC-srs;

Officine Meccaniche e C., di Milano, per la fornitura di 15 carrozze di terza classe, serie C-FC-sre;

Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la fornitura di un motore trifase elettrico per le officine dei Granili di Napoli.

(Gara aperta forniture diverse).

La Società Mediterranea ha indetto per il 30 corrente mese le gare per l'appalto della fornitura di un generatore a vapore e di macchinario per l'officina della squadra rialzo della stazione di Pisa. Le aggiudicazioni verranno pronunciate il giorno 9 gennaio 1905.

><

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Contratto presentato per approvazione).*

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato il contratto stipulato con la Ditta O. I. Pacini, di Pistoia per l'appalto della fornitura e posa in opera di materiali metallici occorrenti per la costruzione di praticabili sulle travate metalliche ai ponti e viadotti fra i km. 55.672 e 66.321 della linea Firenze-Faenza.

><

*Comitato Superiore delle Strade Ferrate.**(Affari trattati nell'adunanza del 12 dicembre 1904).*

Proposta per concessione di un compenso alla Impresa Pesce in dipendenza dei lavori di consolidamento della trincea al km. 139.290.248 della linea Eboli-Metaponto.

Proposta per la concessione di un compenso all'Impresa Voltri assuntrice dei lavori di consolidamento della trincea di approccio all'imbocco Palermo della galleria Montagna-reale sulla linea Messina-Patti-Cerda.

Transazione con l'Impresa Mongardi assuntrice dei lavori di difesa contro le piene della ferrovia Ancona-Foggia fra le stazioni di Osimo e di Loreto.

Progetto per l'apertura di un fosso di scolo delle acque della cava di prestito presso la stazione di Grassano sulla linea Eboli-Metaponto.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci per la costruzione di cessi isolati nella stazione di Calamandrana sulla linea Cantalupo Cavallermaggiore.

Proposta di maggiori lavori per il consolidamento di un tratto di scarpata della nuova trincea formata per ricavare un piazzale merci nella stazione di Monchiero sulla linea Savona-Bra.

Progetto per l'ampliamento del servizio merci nella stazione di Piave sulla linea Mestre-Portogruaro.

Progetto per sistemare la diga sottostante al ponte viadotto al km. 60.958 della linea Udine-Pontebba.

Proposta per la costruzione di una galleria artificiale fra i km. 66.189-66.313 della linea Udine-Pontebba.

Proposta di ampliare il servizio merci nella stazione di Serravalle sulla linea Pistoia-Pisa.

Domanda di concessione dei tronchi Bagni di Lucca-Castelnuovo e Monzone-Aulla della linea Aulla Lucca.

Progetti per impianto di binari e meccanismi sul ponte Biagio Assereto e per ampliamento del ponte stesso nel porto di Genova.

Domanda della Ditta Neri pel condono della multa inflittale per ritardata esecuzione dei lavori per l'alzamento di livelletta fra i km. 295.983 e 296.262 della linea Taranto-Reggio.

Proposta per il consolidamento del rilevato stradale in Valle Buonacquisto fra i km. 17.200 e 19.450 della linea Lugo-Lavezzola.

Progetto per la sistemazione del piazzale del fabbricato alloggi nella stazione di Porto Empedocle e per il consolidamento della scarpa a monte.

Proposta per il condono della multa inflitta all'Impresa Conti per ritardata ultimazione dei lavori di costruzione di un fabbricato alloggi nella stazione di Imera sulla linea Catania-S. Caterina.

Proposta per il condono della multa inflitta all'Impresa Conti per ritardata ultimazione dei lavori al ponte sul torrente Tramontana lungo la linea Bicocca-Caldare.

Domanda della Società Napoletana Hawthorn Guppy pel condono della multa inflittale per ritardata consegna di locomotive per la Rete Mediterranea.

Proposta per l'impianto di un nuovo scalo merci presso la stazione di S. Giovanni Valdarno sulla linea Firenze-Chiusi.

Proposta per la riduzione della multa nella quale è incorsa la Fonderia Milanese di acciaio per ritardata consegna di 95 cuori semplici capovolgibili per la Rete Mediterranea.

Proposta per la riduzione della multa nella quale è incorsa la Fonderia Milanese di acciaio per ritardata consegna di 232 cuori semplici capovolgibili per la Rete Mediterranea.

>>

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento del ponte obliquo sul fosso Fossacalda, al km. 248.511 della linea Roma-Pisa, fra le stazioni di Campiglia e di S. Vincenzo, per L. 2300.

Riparazione dei guasti causati da incendio al casello 3 della linea Savigliano-Saluzzo, per L. 950.

Costruzione del muro di difesa delle fondazioni del muro di sostegno ai km. 17.227 e 17.458 della linea Savona-Bra, fra le stazioni di Ferrania e di S. Giuseppe, per L. 7000.

RETE ADRIATICA:

Costruzione di tre pignoni a difesa del rilevato ferroviario al km. 25.514 della linea Pescara-Sulmona, per L. 12.500.

Sistemazione con vólti in muratura dei ponticelli in ferro ai km. 693.145 e 717.607 della linea Bologna-Otranto, per L. 16.170, di cui L. 13.000 per i lavori da appaltarsi.

Sostituzione con vólto in muratura dei fasci di rotaie in opera nel ponticello al km. 46.241 della linea Pescara-Terni, per L. 1720.

Consolidamento della scarpa della trincea al km. 50.530 della linea Benevento-Campobasso, per L. 4000, di cui L. 3700 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di una comunicazione telefonica fra il fabbricato viaggiatori ed il deposito locomotive della stazione di Rimini, per L. 535.

Acquisto ed impianto di un tornio parallelo medio nel deposito locomotive di Tivoli, per L. 3072.

Sistemazione della condotta che alimenta il rifornitore della stazione di Casacalenda, per L. 7100, di cui L. 2000 per i lavori da appaltarsi.

RETE SICULA:

Rafforzamento della travata metallica al km. 312.192 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 800.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Impianto di sbarre manovrabili a distanza e di tabelle d'avviso lungo la linea Rovigo-Chioggia in dipendenza dell'attuazione del servizio economico sulla linea stessa, per L. 18.200.

Idem per la linea Zollino-Gallipoli, per L. 9350.

Idem per la linea Lecce-Otranto, per L. 15.500.

Impianto di sbarre manovrabili a distanza in alcuni passi a livello della linea Olmeneta-Brescia, per lire 15.600.

Impianto di leve di manovra dei segnali a disco delle stazioni di Tavernelle Emilia, Crevalcuore e Mirandola, per L. 840.

Consolidamento del rilevato ferroviario al km. 57.300 della linea Foggia-Napoli, per L. 3100.

Sistemazione della scarpa sinistra della trincea fra i km. 46.713 e 46.744 della linea Fabriano-Sant'Arcangelo, per L. 405.

Prolungamento verso Ancona dell'asta di manovra nella stazione di Sinigaglia, per L. 2430.

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Borgo Panigale, per L. 18.200.

Allargamento del piazzale merci ed impianto di un nuovo binario tronco nella stazione di Morrovalle San Giusto, per L. 7900.

Esecuzione dei lavori per ristabilire ed assicurare la continuità dell'esercizio in corrispondenza della frana al km. 401.500 della linea Ancona-Foggia, per L. 28.465.

Consolidamento della ferrovia Ancona-Foggia fra i chilometri 401.650 e 401.850, per L. 30.000.

Riparazione dei danni causati dall'incendio alla casa cantoniera al km. 588.196 della linea Foggia-Otranto, per L. 350.

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento del servizio merci nella stazione di Candiolo, per L. 22.580.

Riparazione dei danni cagionati dalla piena del torrente Alli fra i km. 287.761 e 288.410 della linea Taranto-Reggio, per L. 9400.

RETE SICULA:

Sistemazione dello scolo delle acque provenienti dalla trincea fra i km. 256.200 e 256.700 della linea Messina-Catania-Siracusa, per L. 2670.

Costruzione di una tettoia per deposito di antracite nell'officina elettrica della stazione di Messina per lire 1230.

Sostituzione del freno ad aria compressa, sistema Westinghouse, al freno a vuoto Koerting, ai rotabili che attualmente ne sono muniti, per L. 230.000.

Acquisto di minuto materiale d'esercizio per l'anno finanziario 1904-905, per L. 35,687.

><

Pareri del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato parere sui seguenti progetti:

Opere di compimento dei lavori di costruzione del secondo tratto del tronco della provinciale 103, compreso fra S. Maria di Rezzonico e Dongo (Como);

Costruzione del secondo tratto fra il passaggio appenninico di Montecoronaro e Verghereto, della provinciale 33 (Firenze);

Costruzione del secondo tronco fra il piano del Bradano, all'innesto con la comunale di Montescaglioso e l'innesto con la provinciale 154 al piano di S. Vito, della provinciale 154 (Potenza);

Lavori nella difesa frontale del Mozzano Martello in Castelnuovo Bocca d'Adda (Milano);

Colmata della palude « Alluvione » di fronte all'abitato di Gera, nella bonifica Piano di Spagna (Como e Sondrio);

Costruzione di un ponticello sulla linea Roma-Firenze;

Sessennale manutenzione dell'argine di conterminazione lagunare e di altri manufatti idraulici e portuali della Laguna veneta;

Consolidamento della costa a valle dei viadotti Maricella, lungo la linea Portocivitanova-Albacina.

><

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di *arbitrato* si sono avuti recentemente due giudicati, uno della Corte d'Appello di Genova e l'altro della Cassazione di Napoli. Il primo stabilisce che il termine per proporre reclamo contro il Decreto del Pretore, che rende esecutiva la sentenza arbitrale, è quello di 30 giorni dalla notificazione del decreto stesso. Il secondo stabilisce che la sentenza pronunciata, su istanza di revocazione di un lodo arbitrale, dal giudice di prima istanza, che sarebbe stato competente in via ordinaria a conoscere della controversia, è inappellabile, se lo era il lodo, in base a convenzione fra le parti.

— La Corte d'Appello di Bologna ha sentenziato quanto in appresso in materia di *trasporti di merci per ferrovia*: « La firma di ricevuta, che il destinatario appone all'atto di riconsegna della merce, costituisce una formalità di ordine amministrativo, avente per scopo di servire di scarico all'Amministrazione delle ferrovie; per conseguenza una tale omissione non toglie il diritto di provare altrimenti che la consegna fu effettivamente eseguita ».

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha accolto, d'accordo coll'Ispettorato governativo, una domanda delle fabbriche di acidi di Bovis, Castellanza e Rescaldina per la estensione, limitatamente al percorso delle proprie linee ed a quello della Rete Adriatica, della tariffa locale n. 230, piccola velocità, ai trasporti di acido acetico greggio, ecc., in partenza dalle anzidette località, servite dalla Nord Milano, e transitanti da Albate Camerlata, Busto Arsizio, Camnago, Laveno, Mombello, Merone Ponte Nuovo, Milano-Librera, Novara, Seregno e Varese.

— A partire dal 1° gennaio 1905 la stazione di Ponte a Moriano, la quale effettua non indifferenti trasporti di filati di canapa per l'Austria e specialmente per la Boemia settentrionale, verrà ammessa alla eccezionale n. 4 della tariffa diretta italo austro-ungarica.

BIBLIOGRAFIA

Ing. F. TAIANI. — **Le Strade Ferrate in Italia. Regime legale, economico ed amministrativo.** — 1905. Di pag. viii-263 con due incisioni, L. 2.50. — Milano, Ulrico Hoepli, editore.

Questa pubblicazione giunge molto a proposito ora che l'attenzione del pubblico è vivamente attratta verso lo studio del problema ferroviario del nostro Paese.

Essa infatti permette a chiunque di formarsi un'idea chiara ed esatta dei canoni fondamentali e delle disposizioni legislative che regolano in Italia la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate, dei rapporti finanziari fra Stato e Società, delle leggi economiche che governano le tariffe, dell'organizzazione amministrativa delle aziende ferroviarie.

L'autore non ha naturalmente mancato di accennare a tutte le questioni che ora si agitano fra noi in rapporto al nuovo aspetto da darsi alle ferrovie; ma l'ha fatto limitandosi a un'esposizione obbiettiva, scevra da qualsiasi preconetto, ciò che accresce l'interesse del libro senza dargli carattere di pubblicazione occasionale.

La concisione del dettato, resa necessaria dai limiti di mole imposti al libro, che fa parte della fortunata collezione dei Manuali Hoepli, nulla toglie alla chiarezza, la forma è piana ed accessibile a tutti. Sono studiatamente evitati i richiami e le chiose di ogni genere, in modo che la lettura non è turbata da inutile erudizione. Si può dire che questo tentativo di volgarizzazione, applicato ad una materia tanto difficile e per cui, pur troppo, molti sentenziano senza conoscerla, sia pienamente riuscito.

Il libro non è destinato ai provetti nello scibile ferroviario, ma poichè nelle vaste amministrazioni delle strade ferrate il lavoro è suddiviso così che colui al quale è affidato un ramo, poca occasione ha di dedicarsi ad altro, crediamo che anche i funzionari delle ferrovie troveranno molto utile questo riassunto di tutto quanto da lontano o da vicino li riguarda.

Accenneremo infine che in tutto il volume e in un capitolo specialmente dedicato alla statistica abbondano i dati accuratamente scelti e presentati in modo che riesca facile il confronto tecnico ed economico fra le varie categorie di strade ferrate nostre e quelle degli altri paesi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Si assicura che le pratiche per la nuova linea della Valsugana si avvicinano al termine. L'on. Vendramini, deputato di Bassano e presidente del Comitato veneziano: i tre deputati di Venezia, assistiti dall'ing. Radaelli per la Provincia e dal dottor Boldini per il Comune e dal cav. uff. M. Allegri per la Deputazione provinciale, hanno tenuto in questi giorni a Roma, presso il Ministero dei Lavori Pubblici delle riunioni in cui si è discusso sulla convenzione. I ministri Tedesco e Luzzati hanno accertato che i lavori per la linea che unirà il nostro porto con il confine austriaco, saranno quanto prima intrapresi.

La convenzione sarà presentata alla firma del Re entro il corrente mese.

Ferrovia Bologna-Verona. — Il Sindaco di Verona e il Presidente del Consiglio Provinciale, recatisi a Roma per la Bologna-Verona, telegrafarono d'essere stati ricevuti dal Ministro del Tesoro, dal quale ebbero affidamento di poter iniziare entro l'anno la costruzione del tronco Poggiorusco-Verona. Si parla anche della costruzione sul Po d'un ponte con tre sezioni ben distinte per il passaggio dei treni, dei pedoni e dei carri ordinari, a somiglianza di quello già esistente, dovuto all'iniziativa del defunto Ministro Genala e che unisce Monticelli d'Ongina a Cremona.

Questo ponte sarà di grande vantaggio per le popolazioni del Veronese, Mantovano, Modenese, basso Bolognese e alto Polesine.

Ferrovia Aulla-Lucca. — Il Comitato superiore delle Strade ferrate ha dato parere favorevole alla costruzione dei tronchi dalla stazione dei Bagni di Lucca a Barza e Cave dei marmi della ferrovia Aulla-Lucca.

A proposito di questa linea, in conformità a quanto deliberarono i Sindaci interessati, nella loro plenaria adunanza del 1° dicembre, hanno deciso di inviare a Roma rappresentanti, per essere ricevuti dal presidente del Consiglio, i Consigli comunali di Galliciano, Trassilico, Pievefosciano, Castiglione, Fosciandora, Barga, Camporgiano, Villa Collemanina, S. Romano, Fivizzano, Castelnuovo, Molazzana, Vergemoli, Lucca e Vagli Sotto.

Ferrovia Reggio-Ciano. — Superate le non lievi difficoltà, specialmente d'ordine finanziario che presentava l'impresa, è ora un fatto concreto l'assunzione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia economica Reggio-Ciano d'Enza (km. 31), con diramazione Barco-Montecchio (km. 3), da parte del Consorzio delle Cooperative di Reggio Emilia.

La concessione è fatta dallo Stato col sussidio annuo di lire 5000 per chilometro per 70 anni alla Provincia di Reggio, che la subconcede al detto Consorzio delle Cooperative.

L'importo della costruzione e provviste sale in preventivo a 4 milioni di lire. E' un'impresa ardua quella che si accingono ad affrontare le fiorenti Cooperative di lavoro del Reggiano, sostituendosi in modo risoluto e completo, anche quali futuri esercenti di ferrovie, all'impresa individuale.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1904.* — Nella decade 1°-10 dicembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascесero a L. 4,784,598, con un aumento di L. 118,045.56 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1904 si ragguaglia a L. 79,874,658, presentando un aumento di L. 3,025,492.44 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1904.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascесero a lire 4,575,293.20, con un aumento di lire 91,951.24 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1904 si ragguaglia a L. 144,653,039.43, e presenta un aumento di L. 7,937,539.11 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1904.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascесero a L. 394,336, e presentano un aumento di L. 11,514 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1904 ammontano a L. 5,894,416, con un aumento di L. 319,020 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Federali Svizzere. — Il Consiglio federale propone alle Camere di autorizzare l'Amministrazione delle ferrovie a costruire una linea destinata ad unire Interlaken a Brienz, sulla sponda destra del lago di Brienz. La progettata via avrà lo scartamento di un metro, colla pendenza massima del 12 0/00 ed è preventivata in franchi 5,500,000.

Le Strade ferrate federali però non costruiranno la linea che quando il Canton di Berna si sia impegnato a contribuire alle spese di esercizio per 10 anni con un sussidio annuo di fr. 40,000.

Ferrovie Russe e Tedesche. — Sono in corso negoziati tra il Governo russo ed il Governo tedesco per la sistemazione della rete ferroviaria ai confini dei due Stati, negoziati che tendono principalmente alla costruzione di due linee di congiungimento, una fra Skalonierzze e Kolisch e l'altra fra la linea tedesca Gublinitz Herby e la linea russa Herby-Czeustochau.

I negoziati sono tenuti a Berlino fra i delegati tecnici dei due Governi e sembra che condurranno al risultato desiderato dalle popolazioni di quelle regioni di frontiera, che si ripromettono dalla costruzione di queste due linee notevoli vantaggi economici.

Ferrovie Etopiche. — In relazione alle notizie che abbiamo pubblicato sotto questo titolo nel precedente numero, aggiungiamo quanto segue, che ci fornisce il *Moniteur des intérêts matériels*:

Sono circa 10 anni che Menelik ha concesso la ferrovia di penetrazione, che, partendo dalla costa, doveva giungere ad Addis-Abeba, capitale dell'Impero abissino. Dopo lunghi sforzi spesso contrariati, la linea è stata aperta all'esercizio regolare sopra 310 km. fra Gibuti e Dirè-Daouah, nella direzione dell'Harrar, una via carrozzabile, riunendo il centro commerciale al *terminus* attuale. La linea così abbreviata non poteva dare il traffico sperato. Nondimeno esso è in progresso. Il tonnellaggio trasportato è stato, per i primi sei mesi: nel 1902 2008 tonn., nel 1903 2895 e nel 1904 4871 (a titolo di confronto, la ferrovia del Congo ha trasportato nel 1903-1904 circa 18,500 tonnellate di merci).

Dei negoziati sono intavolati con Menelik per il compimento della linea fino ad Addis-Abeba. Ma la Compagnia, e principalmente l'« International Ethiopian Railway Trust », che ne guida i destini politici, vuole soprattutto l'internazionalizzazione dell'impresa ed ha buona speranza di far venire alle sue idee i due Governi di Francia ed Inghilterra.

Due progetti sono messi innanzi: il primo consiste nel raddoppiare la linea nella sua parte verso la costa per giungere al porto inglese di Berbera ed a quello francese di Gibuti. Questo primo progetto necessita la costruzione di una seconda linea nel Somaliland, che venga ad unirsi alla linea attuale e giunga a Berbera.

Nella parte comune e per tutte le relazioni commerciali la linea sarebbe internazionalizzata ed il progetto comporta il riconoscimento e la garanzia dell'Impero abissino.

Il secondo progetto evita la costruzione della diramazione verso Berbera, facendo di Gibuti un porto franco, internazionalizzando tutta la linea da Gibuti ad Addis-Abeba per tutta la sua lunghezza. Questo progetto comporta una specie di prelevazione di tutti i diritti di dogana, il loro prodotto dovendo servire di base per la costruzione della linea principale fino ad Addis-Abeba, con una diramazione su Harrar.

Ferrovia dal Capo al Cairo. — Si legge nel « Bollettino della Camera di Commercio di Alessandria di Egitto »:

La costruzione del ponte gettato sulle cadute del lago Vittoria avanza dalle due parti. Questo ponte sarà una meraviglia di arte assieme ad una meraviglia della natura: esso deve attraversare lo Zambese delle cascate di Vittoria.

Questo ponte, i cui pezzi sono stati fabbricati a Darlington, in Inghilterra è ora in montaggio. La costruzione non esigerà meno di 1600 tonnellate di acciaio. Sarà formato da un solo arco in acciaio di 152 metri di portata, stabilito a 128 metri al di sopra delle basse acque del fiume. Sarà quindi il ponte più elevato del mondo.

Quando il ponte sul Zambese sarà terminato, la ferrovia sarà condotta fino al lago Nyanza. La traversata del lago si farà in battello a vapore sopra 500 chilometri. Dall'altra sponda si giungerà ad Abercorne, sul lago Tanganika, per mezzo di un tronco di ferrovia di 290 chilometri, poi si risalirà il Tanganika in battello su 640 chilometri. La ferrovia riunirà nuovamente la sponda nord di questo lago al lago Alberto, che si attraverserà pure per 800 chilometri. Una ferrovia di 200 chilometri condurrà infine da questo lago a Lado sul Nilo, che si discenderà fino a Kartum (1600 chilometri).

Aggiungiamo ancora, che già si può andare da Capetown al centro dell'Africa senza uscire dal vagone, dopo avere percorso in ferrovia circa 2600 chilometri. Si sa, infatti, che essa va ora sulla sponda dello Zambese alle cascate Vittoria. In queste condizioni, il tragitto totale dal Capo al Cairo, cioè circa 10,000 chilometri, richiederà 43 giorni, cioè assai più tempo che colle linee marittime attuali, ma ciò non toglie nulla all'importanza economica e politica della nuova linea.

D'altra parte telegrafano da Londra: Una nota comunicata ai giornali apprende che si è deciso di prolungare di 350 miglia al nord del Zambese la linea ferroviaria dal Capo al Cairo.

La Ferrovia dell'Yun-Nan e gli Inglesi. — Ecco quanto si leggeva, recentemente, in un giornale di Shanghai, il « North China Herald »:

« Noi sappiamo che la costruzione della ferrovia era stata autorizzata; ma noi non fummo poco sorpresi di vedere i lavori in piena attività al sud di Yun-Nan Fou, ed il gran Yamen occupato dal capo di sezione col suo stato maggiore, una ventina di francesi. La linea, cioè 300 miglia, da Yun-Nan-Fou a Laokai, è concessa a imprenditori italiani, per la maggior parte, che impiegano terrazzieri del paese: Vi sarebbero attualmente 1000 italiani e 10,000 cinesi nei cantieri. Fra quattro anni i treni entreranno a Yun-Nan-Fou, e sarà al Yunnan una rivoluzione inconcepibile. Sarà pure un beneficio per gli europei delle contrade tropicali vicine, di rendere accessibile questo sanatorio, ove si ha in giugno ed in luglio una temperatura di primavera, un'aria pura, del sole e delle piogge rinfrescanti, ove in inverno il sole splende sempre e non si ha quasi mai bisogno di fuoco, ove si vive tutto l'anno colle finestre aperte senza il calore e l'umidità tropicali. E' lo spirito d'iniziativa del Governo francese che apre al mondo questo splendido paese. La pacificazione del Tonchino è stata lunga, ma appena essa fu terminata si lanciò la ferrovia attraverso le plaghe ubertose, fiorite. Mentre che noi chiacchieravamo, i francesi agivano. La nostra ferrovia di Birmania si arresta fra le foreste e rimane senza traffico; la ferrovia francese, per parecchi anni, dipenderà, per i suoi dividendi, dal sussidio ufficiale, ma le sue spese saranno ampiamente compensate dai vantaggi di ogni sorta che ne risulteranno per l'Indocina francese. Una garanzia simile del Governo indiano, renderebbe possibile la giunzione della Birmania all'ovest del Yunnan.

Notizie Diverse

Agganciamento automatico dei carri ferroviari. — Venne testè pubblicata la relazione della Commissione, nominata dal Governo germanico, per lo studio dell'agganciamento automatico dei veicoli ferroviari e più specialmente dei carri merci.

Come è noto, è questa una delle questioni più importanti per la speditezza e la sicurezza delle manovre nelle stazioni, tanto è vero che il Governo russo offriva, or non

è molto, un vistosissimo premio a chi avesse inventato un apparecchio semplice e sicuro, atto a raggiungere lo scopo.

Benchè non del tutto automatici, questi apparecchi sono tuttavia già in uso in America, mediante un sistema centrale, che compie ad un tempo l'ufficio di respintore e di gancio d'attacco e che offre il vantaggio d'una grande celerità nella manovra d'attacco e di nessun pericolo da parte di chi è preposto alla manovra; l'intervento dell'operaio agganciatore è limitato alla manovra d'una piccola leva situata all'esterno del carro.

Le amministrazioni tedesche hanno già sottoposto alcuni apparecchi assolutamente automatici a studi comparativi. Inoltre i sistemi americani più conosciuti come il lanney, l'Eastmann, il Bucliey e il Gould sono stati sperimentati insieme all'apparecchio tedesco Krupp, che è basato su principio analogo a quello dei tipi suaccennati.

La Commissione ha ben messo in evidenza nella voluminosa relazione, corredata da tavole illustrative, i vantaggi e gli inconvenienti dei diversi sistemi, allo scopo di dedurne dati pratici relativi alle eventuali applicazioni sul materiale rotabile tedesco; ma non fa nessuna proposta concreta al riguardo, limitandosi a invitare le Amministrazioni ferroviarie interessate a proseguire, in determinate condizioni che essa indica, le esperienze sull'agganciamento automatico, esperienze i cui risultati dovranno esser resi noti all'Amministrazione centrale governativa di Berlino entro il prossimo anno 1905.

L'Amministrazione governativa delle Ferrovie prussiane, potrà allora prendere, con miglior cognizione di causa, una determinazione sull'importante questione.

Un trust ferroviario in America. — La « Côte de la Bourse » annunzia che, secondo notizie americane, un *trust* ferroviario sarebbe in via di costituzione agli Stati Uniti. Lo scopo è la soppressione della concorrenza che si fanno le varie linee fra esse.

Per giungere ad una conclusione definitiva dell'accordo, le reti saranno suddivise in un certo numero di gruppi o sistemi, di cui ciascuno avrebbe un interesse importante nelle azioni e valori di ciascuno degli altri gruppi: tutti i sistemi saranno rappresentati nei Consigli di amministrazione rispettivi di ogni gruppo.

La lunghezza totale delle reti aggruppate sarà di 160,000 miglia. In quanto al valore totale dei capitali così riuniti, esso supererà i 40 miliardi di franchi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

R. Prefettura di Caltanissetta (22 dicembre, ore 12, migl. di vent.). — Appalto dei lavori per la costruzione della prima parte del nuovo carcere giudiziario, provv. agg. col ribasso del 15.05 0/0 e cioè per L. 293,927. Dep. provv. L. 15,000. Cauz. decimo. Ultimazione lavori 20 mesi.

Congregazione di Carità di San Michele di Bari (Bari) (22 dicembre, ore 14, migl. di vent.). — Appalto dei lavori di sistemazione di alcuni locali a pianterreno e costruzione di altri al primo piano per uso della pubblica beneficenza, per L. 11,500, provv. agg. al sig. Vito Dalfino fu Cesare per L. 11,270. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Siena (23 dicembre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori murari per il rifinito della Cappella cattolica nel cimitero comunale, per L. 4778.04. Dep. provv. L. 400. Cauz. L. 950.

Municipio di Voghera (Pavia) (23 dicembre, ore 10, def.). — Appalto della manutenzione delle strade nel biennio 1905-1907 in 2 lotti, di L. 4500 il primo e di L. 10,000 annue il secondo. Dep. provv. 1° lotto L. 500, 2° L. 1000.

Municipio di Gabiano (Alessandria) (23 dicembre, ore 14). — Appalto dei lavori per la costruzione di un nuovo cimitero nel capoluogo, provv. agg. al sig. Isacco Pietro di Vincenzo, residente a Trino Vercellese, col sibasso del 2 0/0 su L. 13,000, e quindi al sig. Bertanna Carlo fu Pietro, di Trino Vercellese, in grado di ventesimo, per L. 12,103. Dep. provv. L. 500.

Municipio di Civitella d'Agliano (Roma) (23 dicembre, ore 10, un.). — Appalto dei seguenti lavori: 1° lotto: costruzione di una galleria attraverso l'istmo che congiunge il promontorio di Civitella con i terreni a sud, per L. 7605. Dep. provv. L. 353.25; 2° lotto: costruzione di dighe o briglie normali al fosso che corre ad est del paese, per L. 9024.40. Dep. provv. 451.22; 3° lotto: costruzione di cunettoni sceltati per convogliare le acque pluviali dal paese stesso in un punto solo accompagnandole sino al fosso, per L. 6610.23. Dep. provv. L. 300.81. Offerte e documenti fino al 22 dicembre, ore 17. Cauz. decimo.

Municipio di Bergamo (24 dicembre, ore 18, un.). — Appalto della manutenzione dei seguenti gruppi di strade dal 1° gennaio 1905 al 31 dicembre 1909: 1) strade interne della Città Piana, lung. m. 12,556.90, op. a corpo L. 1093.80, op. a mis. L. 6063.22. Dep. provv. L. 2600; 2) strade interne della Città Alta, lung. m. 9175, op. a corpo L. 1019.25, op. a mis. L. 2846.14. Dep. provv. L. 2000; 3) strade provinciale e nazionale percorrenti l'abitato della città, m. 8693.70, op. a corpo, L. 1011.90, op. a mis. L. 13,749.24. Dep. provv. L. 5000. Cauz. ann. can. per tutti e tre i lotti.

Municipio di Santu Lussurgiu (Cagliari) (26 dicembre, ore 9). — Appalto dei lavori e delle provviste necessarie per la condotta e distribuzione delle acque della sorgente « su samu » nell'interno di quell'abitato, per L. 20,518. Dep. provv. L. 1000. Cauz. L. 2500. Consegna lavori 6 mesi.

R. Prefettura di Siracusa (27 dicembre, ore 14, un.). — Appalto dei lavori per la sistemazione del tratto di m. 225 circa del torrente Santa Maria da presso il campanile della chiesa omonima verso monte nell'abitato di Modica, per L. 57,653.72. Offerte fino al 26 dicembre. Documenti fino al 22 dicembre. Dep. provv. L. 3000. Cauz. decimo.

Direzione del Genio Militare di Palermo (28 dicembre, ore 10, un.). — Appalto dei lavori di miglioramento vari nel fabbricato S. Benedetto in Castrogiovanni, per L. 6000. Dep. provv. L. 600. Dep. spese L. 250. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti fino al 24 dicembre.

Municipio di Cortenuova (Bergamo) (28 dicembre, ore 13, secondo incanto). — Appalto delle opere e somministrazioni per la costruzione del nuovo edificio per le scuole e uffici municipali di Cortenuova, per complessive L. 20,500. Consegna lavori 180 giorni. Dep. provv. L. 3000. Dep. spese L. 600. Fatali 18 gennaio, ore 14.

Municipio di Rogiano Gravina (Cosenza) (29 dicembre, ore 11, un.). — Appalto dei lavori e delle forniture occorrenti alla costruzione della condotta di acqua rotabile dalla sorgente Clelia all'abitato del Comune e per la distribuzione alle pubbliche fontane escluso il serbatoio, per complessive L. 169,049.87. Documenti fino al 26 dicembre. Dep. provv. L. 8000. Cauz. decimo.

Municipio di Monza (Milano) (30 dicembre, ore 12, migl. di vent.). — Appalto delle opere e delle somministrazioni per la manutenzione delle strade comunali interne nel quadriennio 1905-1908, provv. agg. al sig. Colombo Giosuè fu Giuseppe col ribasso del 13.32 0/0 su L. 100,000 e cioè per L. 86,680. Dep. provv. L. 2000.

Municipio di Siracusa (30 dicembre, ore 14, defin.). — Appalto dell'esecuzione delle opere necessarie al completamento del tempio del cimitero, per L. 20,187.27 a base d'asta, e L. 2212.73 a disposizione dell'Amministrazione per opere impreviste, provvisoriamente aggiudicata al signor Montalto Salvatore fu Giuseppe, domiciliato a Siracusa, col ribasso del 2 0/0 su L. 20,187.27, e quindi in grado di ventesimo al signor Grasso Francesco fu Giuseppe, domiciliato a Siracusa. Dep. provv. L. 3500. Dep. spese L. 1000. Consegna lavori 10 mesi.

Municipio di Viadana — Mantova (30 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione degli edifici scolastici nel capoluogo di quel Comune e nelle frazioni di S. Matteo, Sabbioni e Squazanello, in 4 lotti, e cioè: per il capoluogo L. 129,373.52, dep. provv. L. 8500, spese L. 2500; per S. Matteo L. 23,232.51, dep. provv. L. 2000, spese L. 508; per Sabbioni L. 7250.13, dep. provv. L. 800, spese L. 200; per Squazanello L. 7250.13, dep. provv. L. 800, spese L. 200. Consegna lavori 6 mesi.

Municipio di Castellaro Ligure — Portomauro (31 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale di Castellaro, compresa fra l'Oratorio di S. Bernardo a monte dell'abitato e la strada provinciale della Cornice presso il Don, di m. 5200, per L. 128,544.95. Dep. provv. L. 8000. Dep. spese L. 2200. Consegna lavori 18 mesi.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Napoli (23 dicembre, ore 15, defin.). — Fornitura di zinco in lamiera sottile, kg. 4800, a L. 0.90, L. 4320. Cauz. L. 432. Consegna 20 giorni.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (28 dicembre, ore 9.30). — Fornitura di ottone in verghe, kg. 4000, a L. 1.90, L. 7600; ottone in bandella, kg. 1800, a L. 2.10, L. 2730; ottone in lamiera sottile, kg. 20, a L. 2.10, L. 42; ottone in filo grosso, kg. 480, a L. 1.90, L. 912; totale L. 11,284. Cauz. L. 1129. Consegna 50 giorni.

Municipio di Genova (28 dicembre, ore 10). — Fornitura di tutti gli stampati contemplati nel 2° lotto di cui nel capitolato di appalto, relativi a servizi ordinariamente fissi così per legge come per regolamento, compresa la somministrazione della carta, la loro legatura o cucitura ed altri lavori accessori necessari a perfezionare le stampe stesse per uso del Municipio, degli uffici, stabilimenti, scuole da esso dipendenti e di tutti quegli altri istituti amministrativi, Comitati ai quali il Municipio avesse a provvedere anche solo in via provvisoria, per annue L. 35,000 fino al 31 dicembre 1909. Dep. provv. L. 8000. Dep. spese L. 9500. Fatali 14 gennaio, ore 14.

Municipio di Ancona (29 dicembre, ore 12). — Fornitura quinquennale della breccia per la manutenzione delle strade esterne, in 2 lotti e cioè: 1° lotto: fornitura della breccia, anticipazione e pagamento di mercedi, di provviste, ecc., per la manutenzione delle strade esterne costituenti il primo reparto nelle frazioni di Pietra la Croce, Poggio, Varano, Massignano, Grazie, pel canone annuo di L. 13,173.67. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 1500. Cauz. lire 1600; 2° lotto: id. id. delle strade esterne costituenti il secondo reparto nelle frazioni di Candia, Posatora, Torrette, Sappanico, Gallignano, Cassero, pel canone annuo di L. 15,500.89. Dep. provv. L. 1000. Dep. spese L. 1000. Cauz. L. 1800.

Direzione Generale dei RR. Arsenali Marittimi di Spezia e Napoli (3 gennaio, ore 11, secondo incanto). — Fornitura alla R. Marina di chiodi, chiodetti e pernotti di ferro, per complessive lire 40,000, in 2 lotti, e cioè: 1° per L. 18,000, e 2° per L. 22,000, provvisoriamente aggiudicato il 1° lotto coi ribassi del 5.10 e 7 0/0, e quindi per L. 15,886.26, ed il 2° coi ribassi del 6.10 e 7.05 0/0, e quindi per L. 19,201.61. Risultati d'asta 9 gennaio, ore 11. Dep. provv. 1° lotto L. 1800; 2° L. 2200.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (3 gennaio, ore 9.30, defin.). — Fornitura di kg. 2500 di zinco in pani, a L. 0.75, L. 1875. Cauz. L. 188. Consegna 40 giorni.

— (4 gennaio, ore 9.30, defin.). — Fornitura di kg. 2500 di stagno in pani, a L. 3.70, L. 9250. Cauz. L. 925. Consegna 40 giorni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Dicembre 10	Dicembre 17
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	568
» » Mediterranee	» 460	460
» » Meridionali	» 755	759
» » Pinerolo (1° emiss.)	» 428.50	428.50
» » (2° »)	» 413	413
» » Secondarie Sarde	» 280	280
» » Sicule	» 682	682
(Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D.	» 363.50	363.50
» » Cuneo 3 0/0	» 395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	» 99	99
» » Mediterranee 4 0/0	» 506.50	506.50
» » Meridionali	» 359	359.25
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 313	313
» » » 2° emiss.	» 310	310
» » Sarde, serie A.	» 365	365
» » » serie B.	» 365	365
» » » 1879	» 365	365
» » Savona	» 385	396
» » Secondarie Sarde	» 519.50	518
» » Sicule 4 0/0 oro.	» 521	521
» » Tirreno	» 522	522
» » Vittorio Emanuele	» 385.50	386

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1904-1905. — Dal 1° al 10 Dicembre 1904. — 16ª Decade.

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze	Esercizio corrente	Esercizio precedente	Differenze
Chilometri in esercizio . Media.	4760 4760	4760 4760	, ,	1065 1065	1065 1065	, ,
Viaggiatori	1,556,449.00	1,466,399.52	+ 90,049.48	80,610.00	73,127.54	+ 7,482.46
Bagagli e cani.	87,265.00	92,640.57	— 5,375.57	1,153.00	1,382.13	— 229.13
Merci a G.V. e P.V. acc.	875,849.00	378,956.34	— 3,107.34	12,585.00	12,689.32	— 104.32
Merci a P. V.	2,584,466.00	2,554,456.87	+ 30,009.63	86,221.00	86,900.65	— 679.65
TOTALE .	4,604,029.00	4,492,452.80	+ 111,576.20	180,569.00	174,099.64	+ 6,469.36

Prodotti dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1904.

Viaggiatori	30,284,533.00	28,579,579.62	+ 1,704,953.38	1,483,891.00	1,378,604.68	+ 105,286.32
Bagagli e cani.	1,372,575.00	1,415,142.98	— 42,567.98	87,228.00	41,423.73	— 4,195.73
Merci a G.V. e P. V. acc.	7,239,424.00	7,073,649.59	+ 165,774.41	259,598.00	249,981.02	+ 9,616.98
Merci a P. V.	37,677,477.00	36,660,846.32	+ 1,016,630.68	1,516,932.00	1,446,937.62	+ 69,994.38
TOTALE .	76,574,009.00	73,729,218.51	+ 2,844,790.49	3,297,649.00	3,116,947.05	+ 180,701.95

Prodotto per chilometro.

della decade	967.23	943.79	+ 23.44	169.55	163.47	+ 6.08
riassuntivo	16,086.77	15,489.33	+ 597.44	3,096.38	2,926.71	+ 169.67

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52), comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-1905. — 15ª Decade — Dal 21 al 30 Novembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PIUCCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	97,818	2,676	26,216	147,662	100	274,467	618	444
1903	101,249	2,568	23,291	146,374	568	274,048	618	443
Differenze nel 1904	— 3,436	+ 108	+ 2,925	+ 1,288	— 468	+ 419	»	+ 1
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1904.								
1904-1905	1,746,016	39,505	316,176	2,445,914	18,914	4,566,525	618	7,389
1903-1904	1,676,041	35,567	286,360	2,354,380	19,583	4,372,231	618	7,075
Differenze nel 1904-1905	+ 69,975	+ 3,938	+ 29,816	+ 91,534	— 669	+ 194,294	»	+ 314

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	40,448	824	24,729	40,995	100	107,096	482	222
1903	41,089	894	18,282	36,181	285	96,681	482	200
Differenze nel 1904	— 641	— 70	+ 6,447	+ 4,814	— 185	+ 10,415	»	+ 22
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1904.								
1904-1905	667,518	14,844	167,778	456,389	8,639	1,315,118	482	2,728
1903-1904	632,741	18,610	137,896	434,620	5,063	1,228,930	482	2,539
Differenze nel 1904-1905	+ 34,777	+ 1,234	+ 29,882	+ 21,719	+ 3,576	+ 91,188	»	+ 189
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	2,904	194	3,863	5,812	»	12,773	23	555
1903	4,475	191	2,921	4,506	»	12,093	23	526
Differenze nel 1904	— 1,571	+ 3	+ 942	+ 1,306	»	+ 680	»	+ 29
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1904.								
1904-1905	83,508	2,845	32,173	63,971	31	162,523	23	7,034
1903-1904	78,393	2,540	19,814	48,207	31	148,985	23	6,477
Differenze nel 1904-1905	+ 5,115	+ 305	+ 12,359	+ 15,764	»	+ 13,538	»	+ 1,459



SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma — Capitale L. 20,000,000, interamente versato; in corso di ammortamento

Pagamento della Cedola n. 37 delle Azioni e n. 5 delle Cartelle di godimento e rimborso delle Azioni sorteggiate il 1° ottobre 1904.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 28 dicembre 1904, le sottoindicate Casse pagheranno:

a) contro consegna della Cedola n. 37 la somma di lire **19.50**, di cui lire 7 a saldo degli utili del 19° esercizio sociale 1903-1904, in conformità della deliberazione presa dall'Assemblea generale degli Azionisti del 26 novembre p. p., e lire **12.50** per acconto sugli utili dell'esercizio in corso, a norma della deliberazione consiliare del 26 novembre 1904;

b) la somma di lire **7** ai portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate verso presentazione della cedola n. 5 da staccarsi dalle cartelle di godimento;

c) la somma di lire italiane **500** per Azione contro consegna del titolo sorteggiato, che dovrà portare le cedole n. 38 e seguenti.

Per ciascuna Azione rimborsata sarà consegnata una cartella di godimento la quale avrà diritto al dividendo che sarebbe spettato alla Azione rimborsata limitatamente alla parte eccedente il 5 0/0 sul capitale versato.

Roma, 10 dicembre 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

La Cassa sociale — tutti gli stabilimenti della Banca d'Italia, della Banca Commerciale Italiana e del Credito Italiano — la Cassa centrale delle Ferrovie Meridionali a **Firenze** — la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo a **Napoli** — il signor L. Marsaglia a **Torino** — la filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito a **Trieste** — La Dresdner Bank a **Francoforte** — la Basler Handelsbank a **Basilea** — i signori P. P. Rodacanachi e C. a **Londra** e il Crédit Lyonnais a **Ginevra** e **Bruxelles**.

SOCIETÀ ITALIANA per le Strade Ferrate del Mediterraneo

*Società anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni interamente versato
(ammortizzato per L. 727,500)*

Conforme a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 gennaio 1905, sarà pagato ai portatori delle **Azioni sociali**, contro presentazione della Cedola N. 38, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate, la somma di L. 8.50 per ciascuna Azione, e cioè L. 1 a saldo del dividendo dell'esercizio 1903-1904 e L. 7.50 quale primo acconto dell'esercizio 1904-1905.

Il Talon (N. 6) delle Cartelle di godimento, rilasciate in cambio dei Titoli d'Azioni sorteggiate il 15 maggio p. p. e rimborsate, sarà pertanto pagato in ragione di L. 1 per Azione.

Il pagamento dell'interesse fisso semestrale, maturantesi al 1° gennaio 1905 sulle **Obbligazioni sociali 4 0/0** avrà luogo, a cominciare dal successivo giorno 2, contro presentazione della Cedola N. 29, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, dicembre 1904. LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA per le Strade Ferrate Meridionali

*Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato*

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio p. v., le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) N. 69 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante, a:

*Firenze, Bologna, Cassa della Società.
Genova, Cassa Generale.
Milano, Zaccaria Pisa.
Ancona, Napoli, Livorno, Roma, Torino, Venezia, Banca d'Italia.
Parigi, Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra, Bonna e C.
Basilea, Società Anonima De Speyr e C.
Berlino, Meyer Cohn.
» Robert Warschauer e C.
» Deutsche Bank.
» Berliner Handels Gesellschaft.
Londra, Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte s/M, Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna, I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.*

Parimenti il 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso questa Direzione Generale, le azioni estratte al sorteggio del 15 corr., cessando le medesime di essere fruttifere. Presso le Banche suddette si trovano i listini delle estrazioni.

Ogni portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la Cartella di godimento al portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

Si informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 12 dicembre 1904. LA DIREZIONE GENERALE.

al cambio che verrà indicato più tardi.

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI
in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Anno	Num. totale	Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.																					
		mm. 200- 250	mm. 265- 300	mm. 310	mm. 340- 350	mm. 400- 450	mm. 485- 490	mm. 500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20	232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	54	411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	5362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	6896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

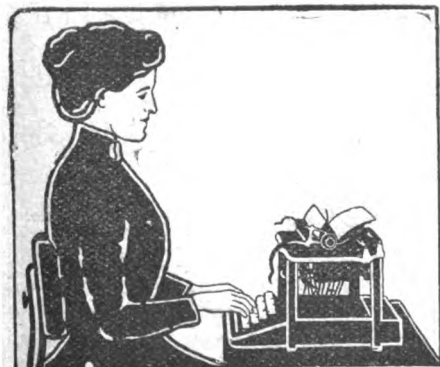
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

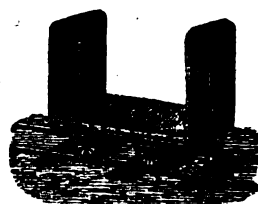
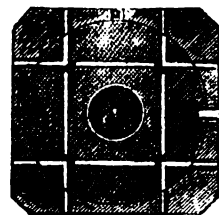
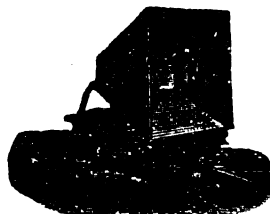
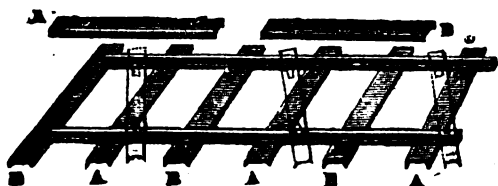
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

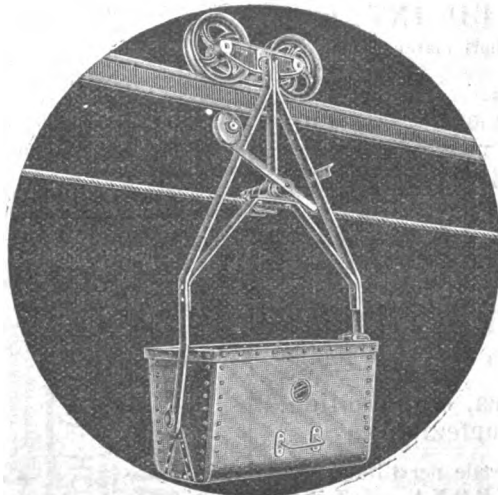
Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI

per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Andegari, 8 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi impetrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Fillettino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI

per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza
SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	16	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Il problema ferroviario e l'esposizione finanziaria.* — *Il disegno di legge per le ferrovie complementari.* — *Informazioni particolari del MONITORE.* — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti).* — *Prodotti decadal delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

Facciamo viva preghiera ai nostri cortesi Associati a voler sollecitare la rinnovazione del loro abbonamento, essendo numerose le scadenze della fine d'anno.

L'AMMINISTRAZIONE.

IL PROBLEMA FERROVIARIO E L'ESPOSIZIONE FINANZIARIA

La *Perseveranza* fa un esame particolareggiato della parte dell'esposizione finanziaria dell'on. Ministro Luzzatti, che riguarda il problema ferroviario, ripetendovi qualche osservazione che fu già esposta nel *Monitore* dall'egregio nostro collaboratore ing. Montezemolo.

Ecco quanto scrive l'autorevole giornale milanese:

Dato che il Governo abbia a venire al grande esperimento dell'esercizio ferroviario fatto per conto diretto dello Stato, toccava naturalmente all'on. Luzzatti di esporre al Parlamento ed al Paese come l'erario avrebbe potuto provvedere agli occorrenti mezzi finanziari. E bisogna rendere piena giustizia allo spirito inventivo dell'on. Luzzatti, perchè nessun altro avrebbe saputo mettere assieme tanti espedienti e tanti ripieghi per raggiungere lo scopo prefissosi di fronteggiare tutte le spese dell'esperimento, senza ricorrere al credito pubblico con nuove emissioni.

Egli calcola che, lasciando aperta la questione del riscatto delle Ferrovie Meridionali, per il quale non è ancora stata presa una decisione, per pagare i crediti delle Società esercenti occorreranno 500 milioni. Forse si potrà venire ad un amichevole accordo con queste Società e pagare questo credito a rate in molti anni, ed allora l'erario potrà provvedervi facilmente; ma anche nel caso che le Società dovessero essere pagate a contanti, il Governo, valendosi della Cassa dei Depositi e Prestiti, delle Banche di emissione e della Cassa di Risparmio di Milano, avrebbe

modo di pagare a contanti, salvo poi a rimborsare questi enti a rate annuali.

Tutto ciò è esposto dall'on. Luzzatti con molta chiarezza, ma non si comprende come il Tesoro possa disporre di 60 milioni e come gli Istituti possano assumere dei grossi impegni, senza trovarsi a disagio e senza danneggiare altre operazioni. Questi danni saranno forse minori di quelli di una nuova emissione di rendita pubblica, ma non si può ammettere che non esistano.

E, fra gli altri, ci pare cosa doverosa il rilevare che nell'esposizione finanziaria dello scorso anno l'on. Luzzatti annunciava come imminente il *lieto giorno* nel quale le Banche di emissione avrebbero aperto i loro sportelli al libero cambio della carta fiduciaria, ed oggi non ne parla più affatto.

Ma vogliamo sorvolare su questa e sopra molte altre considerazioni che si affacciano alla mente, e ben volentieri ci uniamo all'on. Luzzatti per rallegrarci che le finanze italiane siano giunte a tale grado di prosperità da far fronte con ripieghi ad una spesa così urgente, senza bisogno di ricorrere al credito pubblico.

Ma non è più possibile di approvare i propositi dell'on. Luzzatti, quando egli vuol provvedere con altri ripieghi ai lavori ed alle provviste che occorrono per mettere le ferrovie in condizione di soddisfare ai bisogni del traffico.

Cominciamo col notare che si commette una non lieve inesattezza quando si dice che la liquidazione della questione passata consista tutta nel saldare i crediti delle Società esercenti. Questa, pur troppo, non è che una parte della liquidazione, poichè lo Stato, dopo d'aver pagato i crediti delle Società, deve ancora provvedere ai lavori ed alle provviste a cui si sarebbe dovuto dar corso in passato per mettere l'azienda ferroviaria in grado di poter far fronte regolarmente alle necessità del servizio. In altre parole, il Governo, per liquidare il passato, non solo deve pagare i debiti che ha contratto verso le Società, ma deve anche ripartire tutte le trascuranze del passato.

Ed a questo riguardo bisogna ben notare che, a causa dei notevoli aumenti del traffico che fortunatamente si sono manifestati in questi ultimi anni, molte linee e molte stazioni si trovano in stato assolutamente impari al movimento che in esse si svolge, in modo che i lavori di riassetto e

di ampliamento sono divenuti urgentissimi, senza dire della deficienza del materiale mobile.

Ciò tutto costituisce un debito del Governo forse maggiore di quello che esso ha verso le Società, ma certamente più importante per l'interesse pubblico, e che deve essere colmato sollecitamente se si vuole che il servizio ferroviario possa procedere in modo regolare.

E se si comprende agevolmente che non si può materialmente provvedere in un sol giorno a questa seconda parte della liquidazione e riparare a tutte le esigenze del passato e colmare tutte le deficienze, non si comprende che il Governo voglia ripartire questi lavori e queste provviste in un periodo di 10 anni. E ci pare errore tanto più deplorevole, quando si tenga conto dell'aumento progressivo del traffico.

Volendo il Governo stabilire un nuovo ordinamento delle ferrovie, doveva per prima cosa procedere ad uno studio profondo per stabilire il fabbisogno dei lavori e delle provviste necessarie per mettere le ferrovie in buon assetto; invece il progetto di legge presentato dal Governo non ne parla nemmeno, e la Commissione della Camera, della quale fu relatore l'on. Rubini, calcola queste spese a 327 milioni.

Ma come fu messa insieme questa cifra? E intanto con questa grossa incognita si dovrebbe iniziare il grande esperimento dell'esercizio di Stato!

Comunque sia, tornando all'esposizione finanziaria, noi rileviamo che, confondendo questi lavori, triste eredità del passato, con i lavori che man mano e per dieci anni si faranno necessari per i futuri aumenti del traffico, calcola che ogni anno occorrerà una somma di 42 milioni, dei quali 30 andranno a carico diretto dell'erario e gli altri 12 a carico dell'azienda ferroviaria.

Questa divisione delle spese straordinarie delle ferrovie è stata proposta dall'on. Rubini nella sua Relazione, ed aveva ragione di essere, perchè egli proponeva che 30 milioni all'anno fossero provveduti con emissioni di obbligazioni rimborsabili in 50 anni.

Ma poichè l'on. Luzzati dichiara che il Governo respinge in modo assoluto qualsiasi emissione di obbligazioni, questa divisione delle spese straordinarie diventa vana. Con l'esercizio di Stato tutte le spese vanno a carico dell'Erario, e questa ripartizione non serve ad altro che a complicare le scritturazioni contabili.

Si può a piacere invertire le parti, si può a piacere caricare tutta la spesa all'azienda ferroviaria; il risultato sarà sempre lo stesso, e cioè che l'Erario, e per esso i contribuenti, pagano tutte le spese.

Ma se, come abbiamo notato, la somma di 327 milioni, che occorrono oggi per mettere le ferrovie in regolare assetto, è stata stabilita in modo empirico dalla Commissione Parlamentare, ancora più empirica è la somma di 15 milioni all'anno che si vuole stabilire *a priori* per le spese che occorreranno per i futuri aumenti del traffico. Evidentemente nessuno può prevedere oggi quali saranno gli aumenti che avranno luogo nel traffico ferroviario, ma se si tien conto delle percentuali di aumento avute in questi ultimi anni, non è esagerato sostenere, anzi crediamo di fare una previsione modesta, che in tutta la rete italiana si avrà in media un aumento di prodotti di una diecina di milioni, e da ciò possiamo arguire come cosa probabile che per la spesa di aumenti patrimoniali occorrerà almeno una somma doppia di quella che oggi si vuol fissare.

E ciò per il caso che non si facciano riforme inconsulte, ma disgraziatamente in realtà le cose saranno assai più gravi di quanto abbiamo detto, poichè vi è l'incognita delle riforme delle tariffe che tutti vogliono, con criteri sbagliati.

Fin l'on. Rubini, che è uno degli uomini più studiosi e più saggi della Camera, non esclude nella sua relazione che si possano adottare le tariffe di penetrazione, e abolisce senz'altro il limite di prudenza che il Governo aveva posto a questa riforma.

Se queste idee prevarranno, come tutte le apparenze fanno temere, le spese straordinarie di aumenti patrimoniali non avranno più confine, e l'esperimento dell'esercizio di Stato si svolgerà in condizioni assolutamente infelici.

Circa poi ai disavanzi delle Casse di previdenza del personale ferroviario dei quali tanto si è parlato, l'on. Luzzati afferma che le sovrattasse abolite con la legge del 1897 basteranno a coprire tutte le spese; e per parte nostra non abbiamo che ad augurare che così sia. Ma poi egli serba un completo silenzio sulle spese di esercizio; e così, esponendo inesattamente e insufficientemente le spese di aumento patrimoniale, e tacendo delle spese di esercizio, diventa opera pressochè vana tutto il minuzioso e diligente fabbisogno della liquidazione dei crediti delle Società.

Molte ragioni tecniche, e l'esempio di ciò ch'è avvenuto in altri paesi, dimostrano che l'esercizio di Stato costa sempre più caro, a pari condizioni dell'esercizio privato; e a questo proposito va molto lodata la relazione dell'on. Rubini la quale fa scomparire dal progetto ministeriale una preservazione che pareva messa lì a bella posta per ingannare gli ignari.

Di questo maggior costo teorico dell'esercizio di Stato, l'on. Luzzati avrebbe dovuto tener conto; ma diciamo subito che questo non sarà che una piccola frazione di fronte agli aumenti dovuti ad altre cause.

Abbiamo detto che la riforma delle tariffe ferroviarie, ispirata a concetti errati, sarà causa di enormi spese di aumenti patrimoniali; ma qui dobbiamo aggiungere che, per altra parte, sarà anche causa a progressivo e notevole aumento del costo netto coefficiente di esercizio. E' cosa inevitabile.

Quando si vogliono riformare le tariffe ferroviarie con lo scopo di favorire questa o quella provincia, di servire ad interessi politici, bisogna anche ammettere che queste concessioni e questi favori vengano fatti a spese dei contribuenti. E lo stesso si deve dire dei treni elettorali che sono domandati con tanta insistenza dall'on. Pantano e da altri, e ai quali anche l'on. Rubini non ha saputo resistere.

Dove si arriverà con queste spese, è un'incognita paurosa; ma poichè si dice di voler difendere la saldezza del bilancio dello Stato contro gli attacchi che vengono da tante parti, si doveva tagliar corto e respingere in modo energico ed assoluto tutte queste strane pretese, o si doveva dimostrare come il bilancio potrebbe sopportare questi aumenti annuali e progressivi di spesa.

Ma ciò non basta; abbiamo di più le pretese del personale delle ferrovie, che, come è pur troppo noto, vennero formulate in un memoriale che fu accolto negli scorsi giorni con benevolenza dal Governo, il quale ha dichiarato solennemente di volerlo esaminare con *larghi criteri di equità*.

Ora le domande contenute nel memoriale dei ferrovieri, e che essi stessi calcolano che porteranno un'aumento di spesa da 30 a 40 milioni all'anno, e che all'atto pratico salirà certamente a somma molto maggiore, si sa, per dichiarazioni e per confidenze, che saranno imposte, come nel 1902, colla minaccia dello sciopero generale, e il Governo che da una parte incita i ferrovieri col promettere i *larghi criteri*, e dall'altra prepara delle misure legislative per impedire lo sciopero, mal saprà resistere.

E la nuova Amministrazione che sorgerebbe tumultuariamente e senza alcuna preparazione, chiamata a dirigere il grande esperimento dell'esercizio di Stato, si troverà fin dal primo giorno serrata fra le tenaglie dello sciopero e delle domande iperboliche.

Forse si serba ad arte il silenzio su tutto ciò; ma allora a che giova tanta diligente cura per trovare i ripieghi occorrenti a pagare i crediti delle Società, se poi si discorre in modo così incompleto delle spese per il riassetto delle linee e si tace intieramente sulle spese annuali di esercizio?

IL DISEGNO DI LEGGE PER LE FERROVIE COMPLEMENTARI

Diamo il testo esatto del disegno di legge sulle ferrovie complementari, presentato il 17 corr. alla Camera dall'onorevole Tedesco e che abbiamo annunziato nel precedente numero:

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad approvare la costituzione di una Società nazionale avente lo scopo di costruire ed esercitare le ferrovie secondarie e locali, od anche solo di costruire ferrovie principali per le quali siano accordate sovvenzioni dallo Stato in base alle vigenti leggi.

Il capitale della Società sarà formato da un gruppo di azioni speciali sottoscritte e versate dai fondatori all'atto della costituzione e da tanti gruppi di azioni ordinarie corrispondenti all'ammontare dei capitali necessari per la costruzione delle linee, ripartiti per concessione.

Le azioni ordinarie relative alle varie concessioni che non siano sottoscritte dalle provincie, dai Comuni e dai privati, saranno sottoscritte dallo Stato fino al limite dell'importo capitale di costruzione previsto sul computo della sovvenzione annua pattuita. Il numero delle azioni sottoscritte dallo Stato non potrà mai essere inferiore al 55 per cento di quelle emesse per ogni concessione.

Lo Stato libererà le sue azioni mediante tanti versamenti annuali di eguale ammontare, quanti siano gli anni di durata della concessione, imputandoli alle sovvenzioni annuali spettanti alla Società in base all'atto di concessione, fino al limite dell'importo capitale di costruzione previsto nel computo delle sovvenzioni stesse.

Le provincie ed i Comuni potranno liberare le rispettive azioni mediante annualità garantite da delegazioni sulla sovrimposta fondiaria, e su altro cespite di entrata permanente accettato dalla Società.

Le azioni sottoscritte dallo Stato, dalle provincie e dai Comuni non parteciperanno agli utili dell'azienda che per la parte eccedente il 4.50 per cento lordo del capitale versato.

Dagli utili di ciascuna concessione dovrà prelevarsi quanto occorre per formare un fondo di riserva speciale per ciascuna linea ed un fondo di riserva generale per l'azienda sociale.

Art. 2. La Società potrà emettere obbligazioni nel limite dell'ammontare del capitale azionario sottoscritto dallo Stato, dalle provincie e dai Comuni.

A garanzia del servizio delle obbligazioni emesse in base al comma precedente, tanto per gli interessi, quanto per l'ammortamento, la Società vincolerà, in conformità all'articolo 171 del Codice di commercio, una corrispondente quota delle annualità dovute dallo Stato.

Le modalità per dette emissioni saranno approvate dal Governo.

Art. 3. Il Direttore generale sarà nominato dal Governo sopra una terna proposta dal Consiglio di amministrazione e dovrà essere di nazionalità italiana.

Il Governo avrà il diritto di far esaminare dai suoi funzionari tutti i registri, la corrispondenza ed i documenti appartenenti alla Società, per il necessario controllo sulle operazioni di essa.

Art. 4. La Società Nazionale dovrà tenere un conto speciale per ogni concessione, nel quale saranno portate in uscita tutte le spese annualmente occorrenti per il servizio delle obbligazioni emesse o per l'ammortamento, secondo un piano prestabilito delle azioni ordinarie di proprietà privata escluse quelle formanti il capitale di fondazione e quelle sottoscritte dallo Stato, dalle provincie e dai Comuni.

Ai portatori delle azioni sorteggiate ed ammortizzate sarà rilasciata una cartella di godimento per partecipare agli utili dell'azienda oltre il 4.50 per cento.

Nel caso di perdita presentata dal conto speciale di una concessione, che non potesse essere pareggiata dal fondo di riserva suo proprio, potrà essere ridotto, od anche sospeso totalmente, il rimborso delle azioni relative, salvo a riprenderle quando ve ne siano i mezzi. Qualora, ciò non ostante, il conto risultasse ancora in deficienza, questa sarà pareggiata mediante prelevamenti dal fondo di riserva generale della Società o, nel caso di insufficienza di questo, dal capitale di fondazione della Società, salvo il reintegro a carico delle spese ordinarie degli esercizi successivi.

Art. 5. Il Governo è autorizzato a concedere alla detta Società, con le forme ed agli effetti previsti dagli articoli precedenti:

- a) la costruzione della ferrovia Poggio Rusco-Verona;
- b) la costruzione e l'esercizio, od anche la sola costruzione, delle ferrovie comprese nelle leggi n. 506 del 4 dicembre 1902 e n. 140 del 31 marzo 1904;
- c) l'esercizio delle ferrovie complementari costruite direttamente dallo Stato nei modi indicati dal successivo articolo 6;
- d) la costruzione e l'esercizio, od anche solo l'esercizio, di quelle ferrovie secondarie e locali delle quali il Governo sia autorizzato ad accordare la concessione con sovvenzione chilometrica.

Art. 6. Oltre alla facoltà di cui all'articolo precedente il Governo avrà anche quella di provvedere, mediante appalti a misura od a prezzo fatto, alla costruzione diretta delle ferrovie complementari contemplate dalla legge 4 dicembre 1902, n. 506 e 31 marzo 1904, n. 140, le quali non fossero state concesse alla suddetta Società Nazionale od all'industria privata, impiegando dal 1° luglio 1906, le somme assegnate dalle citate leggi a titolo di sovvenzioni chilometriche.

Nel caso di costruzione a prezzo fatto, il pagamento potrà essere effettuato con un numero di annualità superiore alla durata prescritta dei lavori.

Per le ferrovie complementari della legge n. 506 del 4 dicembre 1902, le somme da destinare annualmente al pagamento dei lavori saranno iscritte nel bilancio dei lavori pubblici entro i limiti dei 60 milioni assegnati alla parte straordinaria.

Per le ferrovie di cui alla legge n. 140 del 31 marzo 1904, le dette somme saranno iscritte nel bilancio della spesa del Ministero del Tesoro.

Per le sovvenzioni da accordare per l'eventuale esercizio a mezzo della Società Nazionale, o della industria privata, delle ferrovie costruite direttamente dallo Stato nei modi indicati al presente articolo, si provvederà con leggi speciali.

Art. 7. A parziale modificazione degli articoli 4, 8 e 12 della legge 4 dicembre 1902 si stabilisce che:

- a) le sovvenzioni chilometriche di cui agli articoli 4 e 7 della citata legge decorreranno, per ogni tronco di ferrovia, dal giorno in cui, con l'autorizzazione del Governo, ne avrà luogo l'apertura all'esercizio in relazione ad un programma stabilito negli atti di concessione;
- b) escluso l'obbligo della sede separata di cui al comma secondo dell'art. 13 della legge 27 dicembre, le dette sovvenzioni chilometriche potranno anche essere accordate ai tratti di ferrovia che per tutta o parte della loro lunghezza fossero impiantate sulle strade rotabili ordinarie, con o senza sede separata, ed ai tratti di ferrovia a sezione ridotta, o ottenuti con la interposizione o sovrapposizione del binario ridotto a quello normale già esistente.

Nella determinazione della sovvenzione si terrà conto della minore spesa derivante dalla utilizzazione totale o parziale delle strade ordinarie e degli impianti ferroviari esistenti.

L'esame preliminare delle domande di concessione dovrà avere lo scopo precipuo di accertare che col tracciato proposto si vengano ad utilizzare convenientemente, in relazione all'importanza della ferrovia, le strade ordinarie della regione attraversata;

c) La inclusione negli atti di concessione della riserva per il riscatto entro due anni dal compimento della costruzione delle linee complementari, stabilita nell'art. 12, non è obbligatoria per quelle di dette linee che dovranno costruirsi a sezione ridotta.

Art. 8. I Comuni, le provincie ed i consorzi proprietari della strada ordinaria sulla quale sia concesso l'impianto di una ferrovia, non potranno opporsi a tale impianto e non avranno diritto che al rimborso delle eventuali maggiori spese di manutenzione dei rispettivi tratti di strada ordinari, da determinarsi di comune accordo fra l'ente proprietario della strada stessa ed il concessionario della ferrovia, o, in mancanza di accordo, da tre arbitri inappellabili, dei quali due nominati dalle parti ed il terzo dal presidente della Corte d'Appello territoriale.

Sarà poi obbligo del concessionario di provvedere a tutte le spese di adattamento, ampliamento e sistemazione della strada ordinaria che si renderanno necessarie durante o dopo la costruzione della ferrovia e per effetto della medesima. In caso di contestazione fra il concessionario e l'ente proprietario della strada, in ordine ai lavori da eseguire per garantire il transito ordinario, decide il Ministero dei Lavori Pubblici.

L'ente proprietario di una strada ordinaria, sulla quale sia stabilita una ferrovia, avrà diritto di intervenire al collaudo definitivo di quest'ultima.

Art. 9. E' fatta facoltà al Governo di autorizzare le Società concessionarie di una ferrovia ad emettere, agli effetti dell'art. 174 del Codice di commercio, obbligazioni garantite sulla parte delle sovvenzioni chilometriche, che è relativa al servizio dei capitali da impiegare per la costruzione della ferrovia, purchè sia mantenuta, a garanzia dell'esercizio, la residua parte destinata a coprire le presunte passività dell'esercizio stesso.

Art. 10. Per le Società concessionarie di ferrovie complementari di cui alla legge 4 dicembre 1902, n. 506, saranno soggetti alla tassa fissa d'una lira gli atti relativi:

- a) alla formazione ed eventualmente alla modificazione dello statuto sociale;
- b) alla costituzione od all'eventuale aumento del capitale azionario;
- c) alla emissione delle obbligazioni.

Art. 11. Alla ferrovia complementare da Cento S. Pietro in Casale, compresa nella legge 29 luglio 1879, n. 5592 (serie 2^a), è sostituita, anche agli effetti della legge del 4 dicembre 1902, n. 506, la ferrovia da Cento a Ferrara.

Art. 12. La concessione all'industria privata delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, potrà essere fatta in base al progetto di massima redatto dalla Commissione nominata con R. Decreto 20 luglio 1901, salvo a completare il progetto stesso per la parte che riguarda le linee Assoro-Valguarnera-Piazza Armerina e Bivio Sciacca-Bivona-Prizzi-Lercara.

Le modalità di costruzione e di esercizio di quelle linee saranno stabilite in relazione a quelle proposte dalla citata Commissione ed a quelle della linea Palermo-Corleone-San Carlo.

Il Governo è autorizzato ad accordare per queste linee la sovvenzione massima di lire 8500 per chilometro e per 70 anni, qualora il concessionario si assoggetti a queste condizioni:

- a) ribasso non inferiore al 25 0/0 sui prezzi delle tariffe medie in uso sulla Rete delle Strade Ferrate della Sicilia;
- b) speciali facilitazioni per il trasporto degli operai e dei lavoratori dei campi.
- c) partecipazione dello Stato nei prodotti lordi oltre ad un dato prodotto iniziale;
- d) esclusione della lunghezza virtuale nel calcolo della sovvenzione per i tratti di ferrovia ad aderenza artificiale.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Galleria del Sempione.

Siamo lieti di annunciare che il 19 corrente venne ripresa la perforazione dell'avanzata nel tunnel I, facendovi oltre tre metri al giorno. La ripresa della perforazione al tunnel I si potè fare per mezzo della galleria trasversale — di cui demmo notizia nel precedente numero — dal tunnel II, lasciando un tratto intermedio di 29 metri, ove si manifestarono le sorgenti d'acqua calda, tratto che verrà scavato in seguito. Ora per l'incontro colla avanzata di Briga non mancano più che 170 metri.

><

Linee d'accesso al Sempione.

Avant'ieri con un treno di servizio i rappresentanti del Governo e della Rete Mediterranea fecero una visita preliminare alle due linee di prossima apertura, cioè l'Arona-Domodossola e la Santhià-Borgomanero, non essendo ancora compiuto il tronco da quest'ultima stazione ad Arona per le note difficoltà incontrate nella galleria di Gattico.

Da questa visita è risultato che le due linee sono quandochessia in condizione di venir aperte al pubblico servizio.

La visita ufficiale di ricognizione è fissata per i giorni 28 e 29 corr., dopo la quale sarà stabilito il giorno dell'apertura al pubblico servizio.

><

Le ferrovie complementari in Sicilia.

Il *Popolo Romano* ha annunciato che la Società Veneta aveva firmato col Governo il contratto per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie complementari siciliane.

A questo proposito un comunicato ufficioso dichiara: « Non è esatta la notizia che il Governo abbia firmato contratti per la costruzione e l'esercizio di ferrovie complementari in Sicilia o altrove.

« Il Governo non può prendere su questa materia alcun impegno fino a che il Parlamento non si sia pronunciato sul disegno di legge, che gli sta dinanzi, intorno alle ferrovie complementari ».

Ora il *Popolo Romano* conferma la sua notizia, e cioè che fra lo Stato e la Società Veneta fu firmato il compromesso per la concessione (costruzione ed esercizio) degli otto tronchi di ferrovia complementari in Sicilia.

Aggiunge poi: « Si capisce che i contratti ed i compromessi di questo genere non vincolano giuridicamente lo Stato in modo definitivo, perchè subordinati all'approvazione della legge cui si riferiscono. Ma ciò non toglie che il Governo possa, e fa bene, conchiuderli per rendere più sollecita l'esecuzione della legge appena sanzionata. Ciò che pur troppo in Italia si verifica ben di rado ».

><

Nuovo ordinamento

degli Uffici del R. Ispettorato Generale.

Con suo recente decreto e con effetto dal 1° del corrente mese, il Ministro dei Lavori Pubblici ha provveduto ad un nuovo ordinamento degli uffici dell'Amministrazione Centrale del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e delle relative attribuzioni.

><

Esami d'idoneità degli agenti di varie categorie.

Con altro suo decreto recente il Ministro dei Lavori Pubblici ha approvata una modificazione all'art. 19 delle

norme approvate con Decreto Ministeriale 14 febbraio 1902, N. 1540, per gli esami di idoneità al movimento per gli agenti destinati a funzionare da capi-stazione e da telegrafisti e per l'abilitazione alla condotta e sorveglianza delle locomotive a vapore, delle caldaie fisse, semifisse e di locomotive in servizio delle ferrovie e delle macchine a vapore dei piroscafi per la navigazione sui laghi, in corrispondenza con le ferrovie.

I tecnici ferroviari.

È stata presentata al Ministri dei Lavori Pubblici dall'on. De Nava una Commissione di tecnici ferroviari italiani composta del prof. Morandi, del conte Ottavio Berni e del signor Maglietta, rappresentante l'Associazione generale italiana dei tecnici ferroviari. Mentre l'on. De Nava espose al Ministro gli intenti della Commissione, questa presentava un memoriale dimostrante il trattamento inferiore che il personale tecnico riceve rispetto alla classe amministrativa. Infatti, mentre per i tecnici si richiedono documenti, esami e attitudini speciali, la loro carriera è ritardata e limitata in confronto a quella amministrativa che assurge ai più alti gradi.

L'on. Tedesco promise interessarsi alla questione dei tecnici, ritenendo giustissime le ragioni addotte dal presidente dell'Associazione, prof. Morandi.

Ordinamento delle Strade Ferrate.

La Commissione Reale per lo studio d'un nuovo ordinamento delle Strade Ferrate entro il mese di febbraio del 1905 avrà definitivamente compiuto il proprio mandato.

La Commissione in questo lasso di tempo pubblicherà altri quattro volumi dei suoi Atti. Il primo di essi tratterà dei *corrispettivi alle Società*, il secondo delle *riserve*, il terzo delle *costruzioni* e il quarto del *personale*.

E d'uopo rilevare che le conclusioni di queste nuove pubblicazioni furono già da tempo comunicate al Governo.

Proroga riscatto ferrovie.

La Camera ha sabato scorso approvato il disegno di legge che autorizza il Governo a stipulare un accordo con la Società delle Strade Ferrate Meridionali per prorogare al 30 aprile p. v. la facoltà di diffida per il riscatto; e che autorizza pure il Governo a prendere i provvedimenti necessari per effettuare entro il 30 giugno 1905 il riscatto delle linee di accesso al Sempione da Arona a Domodossola e da Santhià ad Arona.

Derivazioni d'acque pubbliche.

La Commissione permanente che esamina le domande per derivazioni di acque pubbliche, in rapporto alle riserve per l'eventuale utilizzazione di esse per la trazione elettrica delle ferrovie, ha emesso questi voti:

a) Liberare alle industrie tutte le derivazioni del bacino del Ticino;

b) Idem del Varaita, tranne il già riservato tratto;

c) Idem dell'alto Po, tranne un tratto presso Paezana, sul quale ha confermato il veto ancora per due anni;

d) Pel bacino della Stura di Demonte, mentre liberò il tratto verso Borgo S. Dalmazzo, rimandò quello superiore a quando l'Autorità militare avrà esaminato la questione nei riguardi delle opere per la difesa nazionale;

e) Per la Nera ha tolto il veto che esisteva a favore delle ferrovie;

f) Per l'Adda presso Imbersago, la questione fu rimessa allo studio d'una Sotto-Commissione, che dovrà riferire nel gennaio prossimo.

La rappresentanza dell'Italia per la ferrovia del Sempione.

Come è noto, nella legge 21 gennaio 1904, num. 15, venne data piena ed intera esecuzione alla convenzione conclusa il 16 maggio 1903 fra l'Italia e la Svizzera pel trasferimento alla Confederazione Elvetica della concessione fatta dal Governo Italiano alla Compagnia Giura-Sempione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione.

E siccome l'art. 14 di quella convenzione stabilisce di istituire una Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla detta ferrovia, composta di 14 membri, sette dei quali da nominarsi dal Governo Italiano, così il Ministro dei Lavori Pubblici, d'intesa coi colleghi per gli Affari Esteri e pel Tesoro, ha sottoposto a S. M. il Re, che lo ha firmato, il Decreto col quale si stabilisce che la rappresentanza italiana nella Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione è composta dei signori: onorevole comm. Marco Pozzo, Deputato al Parlamento, rappresentante del Ministero degli Esteri; comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore generale onorario delle Strade Ferrate, rappresentante del Ministero del Tesoro; comm. Giovanni Sanguini, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, rappresentante del Ministero dei Lavori Pubblici; on. ing. Natale Gallino, Deputato al Parlamento, rappresentante della Città e Provincia di Genova; conte Giberto Borromeo, rappresentante della Città e Provincia di Milano; comm. ing. Luigi Lampugnani, Direttore di Esercizio della Rete Mediterranea; comm. ing. Luigi Alzona, Direttore del Movimento e Traffico della Rete Adriatica. Le funzioni di segretario della rappresentanza saranno disimpegnate dal cav. avv. Biagio De Luca, R. Ispettore principale delle Strade Ferrate, il quale sarà coadiuvato e sostituito in caso d'impedimento dal cav. dott. Umberto Clerici, segretario nel Ministero del Tesoro.

Col Decreto Reale del quale trattasi, viene altresì disposto che, con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, sarà provveduto all'approvazione del regolamento interno della rappresentanza italiana.

Servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata la nuova parte seconda del Capo XVII delle tariffe e condizioni per i trasporti per il servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina in seguito all'istituzione dei « ferry-boats » fra Villa San Giovanni e Messina, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quelle delle Reti Adriatica e Sicula.

La proposta della quale trattasi comprende le disposizioni per il definitivo e completo servizio per la via di Villa San Giovanni, con una disposizione transitoria che, fino a nuovo avviso, il servizio stesso si eseguirà solo per i viaggiatori ed i bagagli, nonchè per le sole merci a grande velocità, le quali siano accettate per il trasporto coi convogli diretti in coincidenza a Villa San Giovanni-Porto con le corse dei « ferry-boats ». Il

rimanente servizio cumulativo delle merci continuerà ad effettuarsi per la via di Reggio Calabria.

Il Comitato generale italiano per le esposizioni.

Nei giorni 28, 29 e 30 gennaio p. v. si terrà in Roma la prima Assemblea generale (Congresso) dei soci del Comitato generale italiano per le esposizioni, per discutere il programma generale della nuova Associazione ed il progetto di statuto sociale.

Il Comitato generale anzidetto è sorto per iniziativa presa dall'Associazione commerciale, industriale, agricola romana, ed ha per iscopo di favorire l'espansione commerciale ed industriale dell'Italia, sia prendendo parte ad esposizioni internazionali, universali o speciali all'estero, sia promuovendo o partecipando ad esposizioni nazionali, regionali o speciali all'interno, rappresentando nelle esposizioni gli interessi degli espositori italiani.

Detta iniziativa risponde ad un vero bisogno pubblico e può produrre, se bene attuata, notevoli benefici economici al nostro Paese ed a coloro che producono, sia nel campo industriale che nel campo agricolo. L'ottima prova che all'atto pratico ha fatto in Francia il Comitato francese delle esposizioni, sul quale il nostro Comitato si è modellato, dà il maggiore affidamento di riuscita.

Le massime che verranno seguite dal Comitato sono: Separazione assoluta tra l'Impresa e gli espositori e sistematica esclusione del Comitato da ogni e qualunque beneficio proveniente dall'impresa e dalle installazioni — Organizzazione dei gruppi, classi e giurie da parte degli espositori interessati — Alleanza dell'iniziativa privata e dell'autorità e potenza del Governo.

Ora il presidente della Commissione provvisoria del Comitato, principe Augusto Torlonia, ha interessato il Ministro dei Lavori Pubblici a volersi adoperare presso le Società ferroviarie e presso la Società di Navigazione generale italiana affinché vogliano concorrere alla buona riuscita del Comitato in questione, consentendo che i soci del medesimo possano fruire nel loro viaggio a Roma, per partecipare alla prima Assemblea generale anzidetta della tariffa differenziale considerata dalla concessione speciale prima.

Vetture automotrici a vapore sistema Purrey in esperimento sulla linea Roma-Viterbo.

Con approvazione del R. Governo, a partire dal 28 corrente mese, verranno messe in circolazione sulla linea Roma-Viterbo, in via di esperimento, delle vetture automotrici sistema Purrey, a due assi, del peso di 21 tonnellate a vuoto e 24 in servizio, ognuna delle quali riassume in sé le caratteristiche di locomotiva, bagagliaio e carrozza viaggiatori.

L'automotrice e le carrozze viaggiatori da essa eventualmente rimorchiate saranno intercomunicanti; al quale intento verranno usate come rimorchio delle carrozze a terrazzini con ponticello-ribalta d'intercomunicazione. Comuneranno pure fra loro l'ambiente dell'automotrice destinato ai viaggiatori, il compartimento a bagagli e la piattaforma del macchinista.

Il personale di scorta ai treni effettuati colle automotrici Purrey sarà di regola costituito da un macchinista e da un conduttore capace di sostituire il macchinista, per arrestare, occorrendo, il convoglio, e condurlo a velocità limitata fino alla più vicina stazione.

Sui treni in parola funzionerà, in via normale, il freno Westinghouse.

Ogniquale volta si dovesse mettervi in composizione qual-

che veicolo sprovvisto di freno continuo, nel veicolo di coda dovrà prender posto, come nei treni ordinari, un frenatore.

Durante il periodo di esperimento verrà effettuato giornalmente sulla linea Roma-Viterbo, in aggiunta ai treni ordinari e in ognuna delle due direzioni, un altro treno per il servizio dei viaggiatori, bagagli e cani, composto, in via normale, di una automotrice Purrey e di una carrozza rimorchiata, su cui saranno complessivamente disponibili: 8 posti di prima classe a sedere, 8 di seconda classe id., 48 di terza classe id., 8 di terza classe in piedi, in totale 72 posti.

Automobilismo ferroviario e stradale.

In Inghilterra l'uso degli automobili per trasporti pubblici su rotaie ha fatto veri progressi: cominciato nel 1900 l'uso di essi sulla London and South-Western C., con carrozzoni a vapore che ricordano quelli in uso nei primi anni delle ferrovie a vapore, ora si estese con automobili mossi da motori a benzina, sistema Wolseley, i quali però dovettero essere modificati per averne un rendimento più economico e per renderli più adatti al bisogno. Attualmente è in prova, fra le stazioni di Hatfield e Hertford, una vettura capace di 32 passeggeri: i suoi meccanismi pesano solo 3 tonnellate, il peso totale della vettura è di 11 tonnellate; quindi è abbastanza leggero in rapporto alla sua capacità.

È stata fatta la concessione di un servizio di omnibus elettrici fra Spezia e Portovenere alla Società Italiana per le Industrie elettriche di Spezia, la quale adotterà il sistema di trolley articolato della Ditta Frigerio di Milano (che ha l'incarico di applicare il sistema brevettato Cantono). La linea è lunga 15 km. e l'impianto stradale sarà fatto dalla Ditta Merizzi, Diaz e C. di Milano; le carrozze saranno capaci di 16 viaggiatori e saranno progettate dalla stessa Ditta Frigerio.

Ricordiamo ancora l'automobile inventato dal colonnello Renard, che fu testè provato a Berlino. Si tratta di un automobile che comunica ai successivi carri trainati la forza, rendendoli automotori per mezzo d'una trasmissione che trasporta il movimento dal motore all'asse posteriore di ciascun veicolo. Nelle prove eseguite il sistema si dimostrò buono, specialmente per trasporti di merci ed in tempo di guerra.

Le comunicazioni ferroviarie fra le Puglie, le Calabrie e la Sicilia.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Bari, alla quale si sono associate le Camere di Commercio e le Deputazioni Provinciali di Foggia e di Reggio Calabria, ha fatto vivissimi voti al Ministero dei Lavori Pubblici perchè sia sollecitamente provveduto al lamentato grave inconveniente della insufficienza e della poca razionalità delle comunicazioni ferroviarie fra le Puglie, le Calabrie e la Sicilia.

Ci risulta al riguardo che la Camera di Commercio di Bari ha avuto assicurazione, col tramite del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale pure si occupa con molto interesse della cosa, che si stanno esaminando le istanze anzidette coi migliori intendimenti di darvi una soluzione favorevole.

Il Delegato delle Ferrovie della Sicilia al Consiglio Superiore delle Tariffe.

Il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate della Sicilia, procedendo in una sua re-

cente adunanza alla nomina del Delegato sociale al Consiglio Superiore delle Tariffe, confermò in tale ufficio, fino al 30 giugno 1905, l'amministratore signor cav. avvocato Giovanni Battista Marchesini.

><

Il R. Delegato tecnico alla Commissione consultiva per le sostanze esplosive.

A far parte della Commissione consultiva per le sostanze esplosive in rappresentanza del Ministero dei Lavori Pubblici, giusta il Reale Decreto del 21 ottobre 1901, fu confermato, pel nuovo triennio 1905-1907, quale Delegato tecnico, il signor cav. ing. Niccolò Nicoli, R. Ispettore-Capo delle Strade Ferrate, ed a Delegato supplente il R. Ispettore cav. ing. Lodovico Soccorsi.

><

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici sono stati adottati per Decreto Reale i provvedimenti seguenti:

1) Sono stati revocati i sussidi concessi a diversi Comuni del regno, per la costruzione e sistemazione di strade obbligatorie in base alla legge 30 agosto 1868, pel relativo ammontare di L. 718,580.12, non più dovuti, perchè le strade cui si riferiscono vennero classificate fra le provinciali; perchè le Amministrazioni interessate non hanno disposto l'appalto delle opere cui i sussidi si riferivano; e perchè la spesa occorsa nell'esecuzione dell'opera sussidiata risultò minore di quella preventivata;

2) L'on. prof. Antonio Fradeletto, deputato al Parlamento, venne nominato membro della Commissione Reale pel monumento nazionale al re Vittorio Emanuele II in Roma;

3) È stato autorizzato un prelevamento di L. 630,000 dal fondo di riserva delle spese imprevedute, occorrenti alle costruzioni ferroviarie approvate con le leggi 12 luglio 1894, N. 318; 30 giugno 1896, N. 251, e 27 giugno 1897, N. 228, di cui L. 220,000 per l'ampliamento di officine per la Rete complementare, e L. 410,000 per la continuazione e pel saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate e per i lavori in conto capitale relativi a ferrovie già in esercizio;

4) Sono stati approvati il regolamento ed il capitolato per la concessione della costruzione, manutenzione, riparazione ed esercizio dell'Acquedotto Pugliese;

5) Vennero dichiarate di pubblica utilità le opere seguenti: condotta delle acque delle sorgenti Edera, Minaga e Valle, all'abitato del Comune di Campofranco (Caltanissetta); allargamento del Vico del Sole e di una parte di Via dei Tribunali, innanzi alle nuove Cliniche universitarie, in Napoli; la costruzione del nuovo Carcere giudiziario di Lagonegro; la costruzione di un edificio scolastico nell'abitato di Poggiardo (Lecce);

6) Venne autorizzato il Comune di Milano ad esercitare a trazione elettrica le linee tramviarie da Piazza del Duomo a S. Vittore, da Piazza del Duomo a S. Cristoforo e da Piazza del Duomo al Ponte sul torrente Mossa.

><

Nuovi lavori.

Con recenti provvedimenti il Ministro dei Lavori Pubblici on. Tedesco ha autorizzato l'esecuzione dei seguenti nuovi lavori per l'ammontare complessivo di oltre lire 450,000.

Lavori stradali diversi nelle provincie di Avellino, Catanzaro, Catania, Como, Cosenza e Potenza, L. 45,420.

Urgenti lavori per ributto dell'estremo a monte della

difesa frontale in sinistra di Po in Comune di Castelnuovo Bocca d'Adda (Milano), L. 64,000.

Imbancamento arginale e completamento di rinforzo esterno dello stradone Giordani al cavadone di Traghetti a sinistra di Reno, in Comune di Argenta (Ferrara), L. 56,000.

Rialzo ed ingrosso di banca e sottobanca a rinforzo esterno della botte Interini a sinistra di Reno in Comune di Cento (Ferrara), L. 42,000.

Lavori idraulici nelle provincie di Foggia, Grosseto, Napoli e Trapani, L. 31,390.

Prolungamento di m. 25 del molo guardiano del porto di Fano (Pesaro), L. 59,000.

Lavori ferroviari diversi, L. 154,750.

><

Abrogazione dell'aumento dei diritti di deposito e sosta.

La Mediterranea ha disposto che venissero abrogate, a datare dal 20 di questo mese, nelle stazioni del primo compartimento le disposizioni relative all'aumento dei diritti di deposito o di sosta messe in vigore in sul finire dello scorso settembre. Le disposizioni stesse rimangono però in vigore per la stazione di Genova Brignole.

Trattasi di cosa che è causa di frequenti lagnanze da parte delle Camere di commercio, le quali, nel mantenimento in vigore per troppo lungo tempo della facoltà concessa dalle tariffe alle Società esercenti di ridurre fino ad un terzo il termine pel ritiro delle merci e di aumentare di un terzo i diritti di deposito o di sosta allorchè si verifica il caso di straordinaria affluenza di merce, e tale da incagliare il servizio, vedono un danno manifesto del commercio. E pertanto necessita che della facoltà in parola sia fatto uso con molto scrupolo e solo quando una necessità vera lo imponga.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gara costruzione dormitorio stazione Alessandria provv. delib.)

Il 15 corrente ebbe luogo, presso la Mediterranea la gara per l'appalto dei lavori di costruzione del dormitorio ad uso del personale di macchina nella stazione di Alessandria. Delle 15 Ditte ammesse alla gara, 12 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta geom. Giovanni Fogliotti, che fece il ribasso del 19.75 0/0.

(Gara lavori ampliamento stazione Alessandria provv. delib.)

Il 17 corrente, presso la stessa Società, ebbe luogo la gara per l'appalto dei lavori d'ampliamento della stazione di Alessandria. Delle 33 Ditte ammesse alla gara, 25 presentarono offerta, e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Luigi Cavanna di Genova, che fece il miglior ribasso, cioè il 23.05 0/0.

(Gara fornitura bagagliai provv. deliberata).

Il 17 corr., presso la medesima Società, ebbe luogo la gara per la fornitura di 10 bagagliai a due assi, tipo intercomunicante, con compartimento postale, serie DU-FC-sc. Concorsero 10 Ditte e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Carminati, Toselli e Comp. di Milano, al prezzo di L. 10,340 per ogni bagagliaio.

(Contratto d'approvazione lavori stazione di Legnano).

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato generale il contratto stipulato con la Ditta Giovanni Bossi di Gallarate per l'esecuzione dei lavori d'ampliamento dello scalo merci della stazione di Legnano.

(Gara aperta lavori linea Alessandria-Arona).

Il 3 gennaio p. v., presso la Società Mediterranea, avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta che saranno presentate dalle Ditte ammesse alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione del cavalcavia, in sostituzione del passo a livello di S. Michele, presso il bivio Tanaro, sulla linea Alessandria-Arona.

(Contratti approvati).

Nelle adunanze tenutesi in Milano il 22 dicembre corrente dal Comitato e dal Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo vennero approvati, fra altri, i seguenti contratti:

Colla Ditta G. B. Bertorello e C., di Genova, per fornitura di tonnellate 700 di carbone fossile inglese da cucina;

Colla Ditta Giovanni Servettaz, di Savona, per fornitura di tre gru complete della portata di 6000 chilogrammi;

Colla Ditta Fratelli Bruzzo, di Genova, per fornitura di chilogrammi 85,000 di lamiera di ferro omogeneo;

Colla Ditta P. M. Ceretti, di Villadossola, per fornitura di kg. 150,000 di ferro laminato in barre quadrate, piatte o tonde;

Colla Società Italiana Ernesto Breda per costruzioni meccaniche, di Milano, per fornitura di 16 carrozze miste di 1^a e 2^a classe, di tipo intercomunicante a due assi, quattro compartimenti ed una ritirata;

Colla Grazer Waggon und Maschinen-Fabrik, di Graz, per fornitura di otto carrozze miste come sopra;

Colla Ditta Ing. Romano Righi e C., di Reggio Emilia, per fornitura di 18 carri a bagagli, di tipo intercomunicante con terrazzini e compartimento postale;

Colla Ditta Luigi Cavanna, di Genova, per appalto lavori e provviste occorrenti agli impianti ferroviari sulle calate del ponte Assereto nel porto di Genova.

><

*Proposte di nuovi lavori
approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Impianto di cancelli scorrevoli in ferro in sostituzione delle attuali barriere a catena di chiusura del passo a livello al km. 85.037 della linea Bari-Taranto, per L. 1230.

Rifornitura accelerata dei tenders dei treni diretti e direttissimi nella stazione di Reggio Emilia, per L. 6600.

Costruzione di nuove nicchie nella galleria fra le stazioni di Varano e di Ancona, per L. 19,800.

Costruzione dei condotti di fognatura e loro allacciamento con la conduttura civica del fabbricato della Marcona annesso alla stazione di Milano-Centrale, per lire 1780.

Sistemazione del disco di Monca verso Lecco, per L. 475.

Rafforzamento di alcuni tratti del binario di corsa per m. 24,996 fra i km. 42.148 e 82.224 della linea Foggia-Napoli, per L. 59,870.

Sostituzione di apparecchi di controllo a due posizioni dei segnali a disco nelle stazioni di Vaioni, Piteccio, Corbezzoli, Pracchia, Molino del Pallone e di Porretta, per L. 2180.

Id. id. nelle stazioni di Riola, Vergato, Pioppe di Salvaro, Mazzabotto, Sasso e Casalecchio, per L. 2450.

Sistemazione del servizio d'acqua in stazione di Ascoli Piceno, per L. 1150.

Impianto del nuovo circuito telegrafico fra le stazioni di Udine e di Casarsa, per L. 13,400.

Impianto di 16 scaricatori elettrici a pettine mobile, sistema Wood, alle condutture elettriche delle officine di Firenze, per L. 1075.

Sostituzione di piattaforma sulla terza linea della stazione di Bisceglie con altra da m. 5.50 e trasformazione di altre 2 piattaforme nella stazione stessa, per L. 12,700.

RETE MEDITERRANEA:

Ampliamento del magazzino merci a piccola velocità ed impianto di bilancia a ponte da trenta tonnellate nella stazione di Cantalupo-Castellazzo, per L. 19,600.

Modificazioni alla bilancia a ponte da 20 tonn. in stazione di Villafranca-Bagnone, per L. 1250.

Costruzione di varie tratte di steconata rustica per la chiusura della ferrovia fra i km. 31.679 e 37.905 della linea Taranto-Reggio, per L. 13,000.

Impianto del servizio d'acqua nel dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Novara, per L. 500.

Applicazione di una suoneria elettrica di controllo al disco, lato Sibari, della stazione di Cassano Ionico, per L. 330.

Trasformazione della bilancia a ponte del magazzino armamento in stazione di Milano-Porta Garibaldi, per L. 1325.

Sostituzione della bilancia a ponte in stazione di Roccasecca, per L. 5710.

Sostituzione di vetri retinati della grande tettoia di Grosseto, rotti dalla grandine, per L. 2570.

Ricostruzione di alcune impalcature di soffitti nel fabbricato viaggiatori della stazione di Milano Porta Ticinese, per L. 6540.

Prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Giarole, per L. 9900.

Sottofondazione dell'ultima briglia a valle del ponticello Mattiano al km. 250.641 fra le stazioni di Pisticci e di Bernalta sulla linea Eboli-Metaponto, per L. 1400.

Impianto del fabbricato cessi e sistemazione del piazzale interno dalla stazione di Pompei, per L. 23,600.

Sgombro di frana al km. 46.900 della linea Savona-Bra, per L. 700.

Sostituzione di sbarre in ferro a T alle catene attualmente in opera a 20 passaggi a livello della linea Alessandria-Acqui, per L. 3400.

Apertura del pozzo n. 6 della galleria Belbo fra le stazioni di Saliceto e di Sale Langhe della linea Savona-Bra, per L. 1600.

Impianto della disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Sarzana, per L. 14,200.

Consolidamento del manufatto al km. 43.808 in stazione di Porto Valtravaglia, per L. 1830.

RETE SICULA:

Costruzione di cisterne nei piazzali adiacenti alla casa cantoniera al km. 93 ed alla stazione di Villalba, per L. 2837.

Ricostruzione dei muri d'ala del ponticello-acquedotto di metri 2 di luce al km. 148.389 da Palermo, per L. 1650.

*Proposte di nuovi lavori
presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Consolidamento definitivo del viadotto Bandaccio al chilometro 269.324 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 8000.

Trasformazione della bilancia a ponte nella stazione di Torreberretti, per L. 1350.

Lavori per l'impianto del binario dei treni pari fra le stazioni di Novi Ligure e di Frugarolo, per L. 4170, oltre il materiale d'armamento.

Sostituzione di cancelli in ferro al passo a livello del casello 1 bis della linea Torino-Genova, per L. 600.

Ricambio dei legnami al viadotto al km. 70.332 della linea Battipaglia-Reggio, per L. 1150.

Trasformazione di 3 bilancie a ponte in opera nel recinto della dogana di Milano P. Sempione, per L. 4248.

Montatura dell'ufficio telegrafico e delle sonerie di controllo dei dischi nella fermata del Piaggione, per L. 1040.

Aggiunta di 4 ripetitori ottici a tre indicazioni nella stazione di Sparanise, per L. 1700.

Consolidamento del viadotto Canna ai km. 202.185-202.395, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calliano, sulla linea Eboli-Metaponto, per L. 8000.

Consolidamento del rilevato stradale fra i km. 165.100-165.500 della linea Chiusi-Empoli, fra le stazioni di e di Chiusi Chianciano, per L. 10.000.

RETE ADRIATICA:

Acquisto di aree militari presso la stazione di Peschiera, per L. 19.400.

Costruzione di un casotto ad uso di deposito merci nella stazione di Soliera, per L. 1100.

Con solidamento e sistemazione del tratto della ferrovia Roma-Sulmona fra i km. 33.453 e 34.230, per L. 10.000, di cui L. 5000 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione del magazzino merci nella stazione di Cerreto d'Esi, per L. 7600, di cui L. 6500 per i lavori da appaltarsi.

Costruzione di due passerelle a raso, ampliamento del magazzino merci ed impianto di una comunicazione doppia, a forbice, nella stazione di Terni, per L. 36.000, di cui L. 27.500 per i lavori da appaltarsi (oltre il materiale metallico d'armamento).

Sostituzione del passaggio a livello, con cavalcavia, al km. 67.172 della linea Roma-Sulmona, per L. 15.500, di cui L. 12.000 per i lavori da appaltarsi.

Impianto di due fuochi fisse e di un ventilatore azionato da un motore elettrico nelle officine di Lecco, per L. 3450.

Impianto di un nuovo binario tronco per il carico e lo scarico diretto delle merci in stazione di Cerea, per L. 28.800, di cui L. 8700 per i lavori da appaltarsi (oltre il materiale metallico d'armamento).

Intonacatura delle faccie interne dei muri dei timpani e copertura con strato di asfalto delle cappe dei volti di alcune opere d'arte del tronco Fabriano-Monterosso, per L. 24.500, di cui L. 14.300 per i lavori da appaltarsi.

Lavori per l'acceleramento della rifornitura dei tenders nella stazione di Fabriano, per L. 9550, di cui C. 3000 per i lavori da appaltarsi.

Sentenze di Cassazione, di Corte d'Appello, ecc.

In materia di trasporti di merci per ferrovia, la Cassazione di Roma ha emesso recentemente sentenza, dalla quale si rileva che « quando il mittente di una merce spedita per assegno non abbia potuto prontamente riscuotere l'importo dell'assegno, perchè la stazione di arrivo abbia tardato nell'inviare alla stazione di partenza l'avviso di aver riscosso dal destinatario l'importo stesso, l'Amministrazione ferroviaria è tenuta non solamente a pagargli gli interessi legali, secondo quanto dispongono pel mandato gli art. 1750 Codice civile e 355 Codice

comm., ma anche a risarcirgli i maggiori danni che egli provi di aver sofferto per la ritardata esecuzione di un obbligo che era inerente al contratto di trasporto. Conseguentemente è ammissibile la prova testimoniale diretta a dimostrare l'esistenza di tali maggiori danni ».

Tariffe ferroviarie italiane.

In materia di concessioni speciali di tariffa, il Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo cogli altri Ministri interessati, ha approvato le seguenti proposte delle Società ferroviarie:

1) Proposta della Mediterranea per concessione alla Ditta Lorenzo Giorgi di effettuare dal 1° novembre 1904 al 30 giugno 1905 i suoi trasporti di doghe, in quantità non inferiore a 1500 tonnellate da Bracciano, Manziana, Capranica e Ronchiglione a Civitavecchia coll'abbuono del 10 0/0 sulle tasse di porto a tariffa ordinaria;

2) Proposta di concessione alla Società Nazionale Fratelli Gondrad di Venezia di effettuare i suoi trasporti di zolfo macinato ed in pani per le località di S. Bonifacio e di Verona piccola velocità, ai prezzi rispettivamente di L. 9.50 e di L. 10 se macinato, e di L. 8.50 e di L. 9 se in pani. Il quantitativo minimo è fissato in tonnellate 350 da trasportarsi entro il 30 giugno 1905;

3) Proposta della Mediterranea per concessione alla Società anonima italiana Giovanni Ansaldo, Amstrong e Comp. di trasportare entro il mese di febbraio 1905, da Sampierdarena a Messina, sei locomotive con tender, del peso di oltre 24 tonnellate ciascuna, circolanti sulle proprie ruote, coll'abbuono per il percorso mediterraneo del 20 0/0 sulle tasse a tariffa ordinaria;

4) Proposta dell'Adriatica per concessione alla Ditta Discorsi e Bonardi di effettuare i suoi trasporti di merci in genere in vagoni *groupages* alle condizioni seguenti: impegno di trasportare da Brescia ad Iseo e viceversa, entro il 30 giugno 1905, non meno di 2160 tonnellate di merci in genere, escluso il gesso per concime e le merci pericolose e nocive; prezzo unico di L. 2.25 per tonnellata compreso il diritto fisso; il carico minimo per vagone è stabilito in sei tonnellate; le operazioni di carico e scarico saranno effettuate a cura, rischio e spese della Ditta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Nizza. — Intorno a questa ferrovia, su cui pare si sia fatta una specie di congiura del silenzio, la *Sentinella* di Cuneo pubblica la seguente notizia da Parigi:

« Il bilancio dei Lavori Pubblici — e con esso la questione ferroviaria che tanto interessa la Provenza e l'Alto Piemonte — doveva venire in discussione alla Camera francese mercoledì 21; ma essendo indisposto il Ministro interessato, egli chiese che il bilancio stesso fosse rinviato dopo quello dell'agricoltura.

« L'indisposizione del ministro Maruéjols ha pure ritardata la conferenza che la Commissione delle ferrovie deve avere coi Ministri degli Esteri e dei Lavori Pubblici, fissata per questi giorni, allo scopo di fornire ed avere schiarimenti attorno alla linea Nizza-Cuneo ».

L'allacciamento Trastevere-Termini. — Alla lettera di sollecitazione che la Commissione esecutiva del Comitato spediva al Ministro dei Lavori Pubblici, l'onorevole Tedesco ha risposto dichiarando anzitutto che lo studio del progetto definitivo è già a buon punto, essendo stati ultimati i rilievi di campagna.

Anche lo studio del grande ponte sul Tevere nelle sue linee generali è iniziato, ma, trattandosi di un ponte che dovrà servire alla ferrovia e insieme alla viabilità ordinaria, e anche rispondere a tutte le esigenze della tecnica ferroviaria ed idraulica, nonché a quelle architettoniche per il maggiore decoro della città, il Ministro fa osservare che il redigerne l'intero progetto non potrà essere cosa facile, nè sollecita.

Infine deve tenersi altresì presente che, contemporaneamente allo studio della ferrovia, è necessario studiare le nuove banchine di scalo del porto di Ripa Grande, la cui costruzione dovrà inevitabilmente precedere quella del ponte, onde non interrompere la navigazione da Roma a Fiumicino.

Il Ministro termina assicurando il Comitato che da parte sua nulla trascurerà per affrettare l'appalto dei lavori affinché l'esecuzione dell'opera tanto reclamata dalla cittadinanza abbia il suo pieno compimento nei limiti di tempo fissati dalla legge ed in relazione alle somme all'uopo assegnate in bilancio.

Ferrovia Aulla-Lucca. — In tutta la valle del Serchio e della Magra fu appreso con piacere il parere favorevole del Superiore Consiglio dei Lavori Pubblici circa i due tronchi da costruirsi, Bagni di Lucca-Castelnuovo Garfagnana ed Aulla-Monzone. Ma in oggi, che sembrava essere vicinissimo a realizzarsi il sogno sospirato da tanti e tanti anni, a causa del sussidio di L. 15,000 a chilometro, sembra che le ditte private assuntrici non credano conveniente assumere costruzione ed esercizio.

Saranno fatte nuove pratiche perchè questo sussidio sia elevato a L. 18,000. I deputati lucchesi, con a capo l'onorevole Artom, si adoperano alacremenente a secondare i desideri legittimi dei loro elettori, che attendono questa ferrovia da trenta anni, e perchè la mistificazione una buona volta cessi.

Ferrovia Venezia-Bassano-Primolano. — *Una nuova linea internazionale.* — La notizia della deliberata concessione al Comune ed alla Provincia di Venezia, della costruzione e dell'esercizio della linea direttissima internazionale Venezia-Bassano-Primolano, da tanti anni promessa ed attesa, è stata accolta in tutta la valle del Brenta col più vivo entusiasmo.

Benchè tarda, non riesce meno gradita a tutto il Veneto questa soddisfazione finalmente resa alle legittime aspirazioni della nobile Venezia.

Venezia voleva la linea di Primolano fin dal 1854, ma l'Austria, per ragioni militari preferì costruire la linea dell'Adige per Ala e Verona. Venezia non ristette mai dal dolersi di un trattamento che l'ha danneggiata nei più vitali suoi interessi, e finalmente, grazie al buon volere degli onorevoli ministri Luzzatti e Tedesco, ha ottenuto la vittoria.

La nuova linea si staccherà da Mestre, e con un rettilineo di 33 chilometri in rasa pianura, raggiungerà la stazione di Castelfranco Veneto. In questo primo tratto vi sarà una sola stazione, Noale; e forse una fermata a Piombino.

La linea attraverserà da levante a ponente la stazione di Castelfranco, valicherà il fiume Musone, e con un altro rettilineo di 17 chilometri, e con una sola fermata a Castello di Godego, arriverà alla stazione di Bassano Veneto dinanzi a Cà-Rezzonico.

Uscirà quindi da Bassano dirigendosi in linea semi-retta al Monte Cornone che traverserà in galleria, penetrando quindi nel così detto canale di Brenta.

Lo svolgimento della linea si farà tutto sulla sponda sinistra del gagliardo e pittoresco fiume. Le fermate saranno a Solagna, Carpanè e Cismòn, la stazione finale è Primolano. Da qui ancora un breve tratto congiungerà la linea italiana alla già costruita linea austriaca Texe-Levico-Trento. Il percorso da Bassano alla frontiera sarà di km. 32.

L'intera linea italiana sarà costruita dalla Ditta Cesaroni e Almagià.

Ferrovia Santhià-Arona. — A Gattinara (Vercelli), il 20 corr. ebbero luogo le prove di resistenza del ponte in ferro costruito sul fiume Sesia per la linea ferroviaria Santhià-Arona.

Tale ponte ha una lunghezza di m. 192 e forma tre campate: una centrale di m. 72 e due laterali di m. 60. Esso venne costruito dalla Ditta Larini Nathan di Milano.

La flessione massima constatata nelle prove fu di millimetri 38.

Ferrovia Circumvesuviana. — Il 27 corr. mese sarà aperta al pubblico una nuova linea ferroviaria, a trazione elettrica, straordinariamente interessante, sia dal lato economico, perchè congiunge a Napoli città e paesi molto industri e popolosi, come dal lato estetico, poichè, percorrendo le falde più belle e verdeggianti del Vesuvio, volgerà sotto gli occhi dei viaggiatori vedute e panorami nuovi, vari, incantevoli di forme, di luce e di colori.

Prospugnatore costante ed esecutore di questa nuova linea, fu, principalmente, l'ing. Emanuele Rocco.

La nuova linea da inaugurare è quella a sud del Vesuvio, verso il mare. Essa è lunga circa 35 chilometri.

Partendo dalla stazione al Corso Garibaldi, per S. Giovanni a Teduccio e Barra, si giunge a S. Giorgio a Cremano, si passa per Bellavista e, traversando il bosco superiore del Palazzo reale di Portici, si giunge a Resina, proprio sulla piazza di Pugliano, dov'è la stazione inferiore della *Ferrovia vesuviana*.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,259,159.25, con un aumento di lire 406,164.01 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1904 si ragguaglia a L. 148,912,198.68, e presenta un aumento di L. 8,343,703.12 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Tramvia Genova-Certosa. — Su proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, onor. Tedesco, la Società « Unione Italiana dei Tramways elettrici » è stata autorizzata ad esercitare, a trazione elettrica, la nuova linea tra la piazza Dinegro a Genova e la regione della Certosa, nel comune di Rivarolo Ligure.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia elettrica Locarno-Gordola-Minusio. — Martedì ebbe luogo al Palazzo federale una conferenza fra i delegati del Dipartimento federale delle Poste e Ferrovie, del Governo ticinese e dei richiedenti la concessione per la progettata ferrovia elettrica Locarno-Gordola-Minusio.

I due richiedenti (Francesco Balli e Luciano Volonterio e C.) si sono accordati per la fusione delle rispettive domande in una sola.

Il Metropolitano di Londra. — Sul *Metro Central*, di Londra, non circolano meno di 377 treni in ogni direzione fra le stazioni Bank e Shepherds Bush, dalle 5.30 del mattino a mezzanotte e mezza. Dalle 8.10 alle 9.46 del mattino e dalle 4.40 alle 7.6 di sera i treni si succedono ad intervalli di due minuti. Questa circolazione intensa non è superata in alcun paese, nemmeno a New-York.

A Londra si è arrivati ad evitare l'ingombro che ha sollevato così vivi reclami, a tal punto che soltanto nelle ore di grande circolazione si vede della gente in piedi.

Ferrovie Olandesi. — L'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali sulle strade ferrate, sedente in Berna, comunica che il Ministero delle Comunicazioni, del Com-

mercio e dell'Industria all'Aia ha informato che la Compagnia delle strade ferrate olandesi ha messo in esercizio, dal 1° corrente, la linea di interesse locale Varsseveld-Dinxperlo e che questa deve essere sottomessa alla convenzione internazionale sui trasporti di merci per ferrovia, facendo essa parte della rete esercitata dalla Compagnia delle strade ferrate olandesi.

Ferrovie Tunisine. — Dal Bollettino della Camera di Commercio italiana di Tunisi, si rileva che è stato recentemente inaugurato il nuovo tronco ferroviario da Pont-du-Fahs a Gafour.

Questa nuova linea, che mira ad accrescere il traffico dei cereali in quelle regioni fertilissime e fin'ora prive di comunicazioni, sarà prolungata fra breve fino a Kalaat-Sennam, centro dei grandi e importanti giacimenti di fosfati.

Lo stesso Bollettino reca una tabella, dalla quale risulta che il numero degli italiani residenti in Tunisia, che nel 1898 era di 63,686, è andato man mano aumentando, fino a giungere nel 1903 a 80,609. Gli italiani rappresentano la classe più numerosa di stranieri residenti a Tunisi.

Inoltre 740 degli italiani residenti in Tunisi sono proprietari di terreni, mentre nel 1900 non v'erano che 590 proprietari italiani.

Di queste proprietà rurali passedute dagli italiani, 537 sono inferiori a 10 ettari, 156 inferiori a 100 ettari, 29 inferiori a 500 ettari, 14 inferiori a 2000 ettari e 4 superiori a 2000 ettari. La superficie totale di proprietà d'italiani in Tunisia è di 36,469 ettari.

Ferrovia del Madagascar. — Il 1° novembre scorso si è compiuto a Madagascar un avvenimento di una importanza politica ed economica considerevole.

Il generale Gallieni ha presieduto all'inaugurazione del tronco ferroviario di 102 chilometri, che riunisce la capitale alla costa.

Ormai la ferrovia costituirà la strada normale d'accesso da Tamatava, già riunita a Brickaville dal canale delle Pangalanes, a Tananariva. Ciò sarà non solo un inapprezzabile vantaggio per i commercianti ed i coloni europei di queste due grandi città, ma pure, come un mezzo di espansione e di educazione per la popolazione indigena e, quindi, un elemento di sviluppo e di progresso per la colonia stessa.

Ferrovia della Siria. — La questione delle ferrovie della Siria che, da parecchi mesi dava luogo ad attivi negoziati fra l'ambasciata di Francia e la Porta, ha finalmente ottenuto la soluzione normale che essa comportava: la costruzione da parte della Società francese della ferrovia Damasco-Hamah, della linea da Hamah ad Aleppo.

La ferrovia progettata non avrà che una lunghezza assai limitata (145 chilometri), ma la sua importanza economica sarà grande. Si sa che la regione di Aleppo è ricca e che grande è l'estensione del mercato commerciale di questa città. Ora, nessuna ferrovia metteva questa bella città in comunicazione colla costa della Siria.

La nuova rete aprirà degli sbocchi notevoli all'agricoltura ed ai prodotti manufatti dell'industria indigena.

Ferrovie Messicane. — *I capitali americani nelle Ferrovie del Messico.* — Una corrispondenza inviata al *Financial News* calcola ad oltre 50 milioni di dollari i capitali impiegati, nell'anno scorso, nelle imprese ferroviarie del Messico e nelle industrie che vi hanno relazione. Il fatto è tanto più sorprendente inquantochè le costruzioni di nuove linee, negli Stati Uniti, sono state in diminuzione, durante lo stesso periodo. Si dice che lo scopo a cui tende un gruppo influente di finanzieri di New-York, sarebbe di fare entrare le tre principali reti messicane in una combinazione armonica.

Queste tre reti, cioè la Messican Central, Messican Nacional e Messican Internacional, sono già da parecchi anni controllate da gruppi americani.

Grandi progressi si sono realizzati sulla Nacional, che possiede la linea più breve da Messico alla frontiera degli

Stati Uniti. La Compagnia si propone ancora di trasformare lo scartamento ridotto in scartamento normale, e di dotare la rete di perfezionamenti più moderni.

Secondo le ultime statistiche, il Messico possiede ora circa 11,250 miglia di ferrovie, valutate a più di un miliardo di dollari. La metà, largamente, è stata fornita da capitalisti americani.

Nel 1900, non vi erano più di 8500 miglia di ferrovie al Messico e la maggior parte dell'estensione delle reti non risale che a una data più vicina. Quasi tutto il materiale rotabile è di fabbricazione americana e le principali linee posseggono delle vetture Pullman ed i tipi più recenti di locomotive e di vagoni.

Fra i progetti importanti allo studio, si può segnalare la ferrovia di Tehuantepec, che deve abbreviare di 1500 miglia la distanza da San Francisco alla Nuova Orleans, e la linea Kansas City, Messico e Orient, che sarà lunga circa 1500 miglia, passerà per Messico ed avrà il suo punto terminale sul Pacifico, a Port-Stilwell, nel golfo di California.

Notizie Diverse

Il trasporto dei pesci vivi in Austria. — Desiderosi di facilitare l'esperimento pratico del procedimento inventato dal signor Franz Kaltenegger, consigliere aulico a Bressanone, e dal dott. Norbert Ritter Lorenz von Liburnau, chimico della stazione forestiera di esperimenti di Miriabrün, procedimento consistente nel trasportare pesci viventi ed altri animali acquatici, senza cambiare loro l'acqua, pur garantendo il loro arrivo nello stato vivente a grandi distanze, il Ministero delle ferrovie ha autorizzato, a titolo provvisorio e sotto riserva di ritiro, l'applicazione di questo procedimento ai trasporti per treno viaggiatori e treni express. L'invenzione è basata sulla distribuzione automatica uniforme di una quantità di ossigeno corrispondente alla durata del tragitto ed alla quantità dei pesci, per mezzo di un apparecchio nominato *hydrobion* dai suoi inventori.

Le condizioni alle quali devono essere effettuati questi trasporti, sono le seguenti:

1° I recipienti dell'*hydrobion* racchiudenti l'ossigeno consisteranno in cilindri di acciaio o ferro forgiato, senza saldature, di due metri di lunghezza al massimo e di 21 centimetri di diametro interno. L'interno di questi recipienti sarà accuratamente mantenuto allo stato brillante; bisognerà evitare soprattutto l'introduzione di particelle solide, come la sabbia e la ruggine;

2° Prima di essere utilizzati per la prima volta, e in seguito ogni tre anni almeno, i recipienti dovranno essere sottoposti alla prova ufficiale, e sopportare una pressione di 250 atmosfere, senza subire deformazione persistente, nè presentare delle fughe;

3° Un certificato di prova sarà presentato dietro domanda prima della consegna al trasporto per ferrovia delle spedizioni di pesce munite di *hydrobion*;

3° La pressione iniziale massima del gas ossigeno nel recipiente non potrà superare 120 atmosfere, alla temperatura ordinaria, e l'ossigeno non dovrà contenere alcun gas infiammabile, come per esempio l'idrogeno. Affinchè la ferrovia possa controllare la pressione massima ammissibile, ogni recipiente di ossigeno porterà una fessura perfettamente suggellata, permettente di fissarvi un manometro che lo speditore dovrà fornire a richiesta della ferrovia;

4° La fessura dovrà essere assolutamente chiusa fino alla valvola di riduzione. La valvola chiusa, una volta immersa, non dovrà lasciare sfuggire alcuna traccia di ossigeno;

5° I recipienti di ossigeno saranno fissati in fondo ai vivai, in modo da evitare in essi alcun movimento;

6° I recipienti, come pure tutte le parti metalliche dell'*hydrobion* in contatto coll'acqua, saranno protetti contro

la ruggine, per esempio, con una spalmatura di lacca e i deterioramenti avvenuti dovranno essere riparati secondo i bisogni;

7° I recipienti di ossigeno dell'*hydrobion* sotto pressione dovranno essere sempre immersi;

8° I vivai non saranno chiusi in modo da impedire la fuga dell'ossigeno quando fosse eccedente;

9° Consegnando i pesci vivi col *hydrobion*, la lettera di vettura porterà coll'indicazione del contenuto, la menzione seguente, firmata dallo spedite: « Con apparecchio di distribuzione di ossigeno (*Hydrobion*), controllato ufficialmente ».

La produzione mondiale del ferro. — Da una statistica pubblicata dalla casa James Watson & C., si rilevano i seguenti dati sulla produzione mondiale del ferro naturale nel 1903.

Tale produzione che nel 1901 ammontava a 39,940,000 tonnellate, aumentò fino a raggiungerla cifra di 43,480,000 tonnellate nel 1902 e 45,480,000 tonnellate nel 1903.

Gli Stati Uniti tengono il primo posto con una produzione di 18,010,000 tonn., seguono la Germania con 10,090,000, la Gran Bretagna con 2,400,000, l'Austria-Ungheria con 1,320,000, il Belgio con 1,300,000, la Svezia con 489,700 e la Spagna con 380,284.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione provinciale di Cosenza (30 dicembre, ore 13, delin.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti al consolidamento dei danni avvenuti alla strada provinciale Margherita e precisamente per la costruzione di muratura, argine ed altro occorrente a difesa della strada dal torrente Acqua di Fico, nonché pel piantamento di salice o brucca marittima, per L. 8392.30. Consegna lavori 2 anni e mezzo. Docum. fino al 27 dicembre. Dep. provv. lire 900. Dep. spese L. 230. Cauz. decimo.

Municipio di Viadana (Mantova) (30 dicembre, ore 11). — Appalto dei lavori per la costruzione di edifici scolastici in 4 lotti, e cioè: 1° per il capoluogo, lire 129,373.52. Dep. provv. L. 8500. Dep. spese L. 2500. 2° per S. Matteo, L. 23,232.51. Dep. provv. L. 2000. Dep. spese L. 500; 3° per Sabbioni, L. 7250.13. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 400; 4° per Squarzanella lire 7250.13. Dep. provv. L. 800. Dep. spese L. 200. Ultimazione lavori 6 mesi.

Municipio di Savona (Genova) (30 dicembre, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti alla costruzione di un acquedotto di scarico lungo il torrente Letimbro dal ponte della Consolazione al mare, per L. 26,000. Consegna lavori 80 giorni. Docum. fino al 28 corr. Dep. provv. L. 1300. Cauz. L. 2600. Dep. spese L. 1000.

Municipio di Cortemilia (Cuneo) (30 dicembre, ore 12). — Appalto delle arginature lungo il torrente Bormida ed opere murarie per un ponte sull'Uzzone, provv. agg. l'arginatura di sinistra al signor Balacclava Andrea per L. 22,032; l'arginatura di destra al signor Ferrato Giacomo per L. 19,841.88; le opere murarie pel ponte Uzzone al signor Balacclava Andrea per L. 5469.89.

R. Casa Santa dell'Annunziata di Aversa (Caserta) (30 dicembre, ore 10). — Appalto dei lavori di adattamento e sistemaz. dell'Ospedale annesso al Pio Istituto, sito in Aversa al corso Umberto I, per L. 16,446.12, oltre L. 553.88 a disposizione dell'Amm. Dep. provv. L. 500. Fatali 16 genn., ore 12. Cauz. L. 500.

Municipio di Catania (3 gennaio, ore 14). — Appalto dei lavori necessari alla lastricazione della via Pastore e per la sistemazione della via Leotta, per L. 16,250.

R. Subeconato dei Benefici vacanti della Diocesi di Firenze (3 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla chiesa. Casa Canonica e fabbricati da pigionali di proprietà del Benefizio Parrocchiale di S. Nicolo' Oltr'Arno, per lire 14,200, meno l'importo

dei lavori imprevidi in L. 1234.30, l'importo degli spigionamenti in L. 600 e quello dei lavori già eseguiti od in corso di esecuzione in L. 743, e quindi per L. 11,622.70. Dep. provv. L. 1000.

Municipio di Genova (Uff. Edilità e LL. PP., 3 genn., ore 10) — Appalto dei lavori di allargamento e sistemazione di un tratto di via Francesco Pozzo, fra piazza Leopardi e via Lavinia, per lire 60,000. Consegna lavori 4 mesi. Dep. provv. L. 6000. Dep. spese L. 2000. Fatali 19 genn., ore 12.

R. Prefettura di Foggia (4 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per colmare a braccia la parte meridionale della palude d'Ischitella lungo il lago Varano, a partire dalla torre Chianca, per sistemare il corso inferiore del torrente Campana, per una lunghezza di m. 554.83, a partire da metri 58 circa a valle del punto d'incontro del detto torrente col tratturo detto d'Ischitella e per costruire una vasca di colmata a valle del torrente Campana per L. 158,530.81. Consegna lavori 24 mesi. Docum. fino al 27 dicembre. Dep. provv. L. 6000. Cauz. decimo.

Ufficio Amministrativo di Novara (5 gennaio, ore 13). — Appalto della manut. 1905-1913 del 2° tronco della strada provinciale Torino Svizzera, compreso fra Buronzo e Gattinara, per annue lire 9993.53. Dep. provv. L. 5000.

R. Prefettura di Lecce (5 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto delle opere di bonifica della palude Burago presso la torre omonima in territorio di Maruggio in quella provincia, per complessive L. 8080, dalle quali L. 7010.60 a base d'asta e L. 1065.27 a disposizione dell'Amministrazione, per compensi ed imprevidi. Consegna lavori 4 mesi. Docum. fino al 28 corr. Cauz. decimo. Dep. provv. lire 300.

Municipio di Ancona (5 gennaio, secondo inc.). — Appalto biennale della manutenzione dei marciapiedi e delle strade pavimentate a grandi lastre per nove anni e per annue L. 5000. Offerte fino al 5 gennaio, ore 12. Dep. provv. L. 500, dep. spese L. 900. Cauz. L. 1500. Fatali 28 gennaio, ore 12.

Sotto-Direzione Autonoma del Genio Militare di Piacenza (7 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento nella caserma S. Chiara, in Cremona, per L. 4000, da consegnarsi nel termine di 90 giorni. Cauz. L. 400.

R. Prefettura di Udine (7 gennaio, ore 10, unico def.). — Appalto dei lavori di rialzo dell'argine sinistro del fiume Meduna nel tratto compreso fra i cippi 68 e 76 cadente nel territorio di Passignano di Pordenone, per L. 20,130. Dep. provv. L. 1200. Cauzione decimo. Ultimazione lavori 120 giorni. Documenti fino al 30 dicembre.

R. Prefettura di Reggio Calabria (11 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori diretti a riparare e garantire da danni il tronco della strada nazionale n. 62, compresa fra la sponda destra del fiume Mesima e l'innesto della comunale per la stazione ferroviaria di Rosarno, per complessive L. 14,900. Consegna lavori 5 mesi. Documenti fino al 3 gennaio. Deposito provvisorio L. 750. Cauzione decimo.

R. Prefettura di Campobasso (11 gennaio, ore 10, unico). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla manutenzione del primo tronco della strada nazionale n. 51 (degli Abruzzi), compreso fra il ponte Titolo Giove e l'innesto colla nazionale n. 52, presso il ponte S. Leonardo, della lunghezza di m. 25,063.30, esclusa la traversa di Ronero Saunitico, e per conservare le opere d'arte che lo corredano, durante il sessennio 1904-1910, per complessive L. 122,580. Dep. provv. L. 4200. Cauz. metà canone annuo. Docum. fino al 30 dicembre.

Amministrazione della P. O. Congregazione di Carità Apostolica di Brescia (11 gennaio, ore 13, unico def.). — Appalto della demolizione delle case in Brescia, già costituenti la proprietà Cavaglieri, agli anagrafici n. 42, 44, 46 di via Faustino, 17 di via S. Chiara, nonché delle opere da eseguirsi per la costruzione sulle aree dei detti fabbricati di tre corpi di case popolari fra la via San Faustino e quella S. Chiara, per L. 160,000. Documenti fino al 9 gennaio. Dep. provv. L. 16,000. Dep. spese L. 3000.

R. Prefettura di Caserta (12 gennaio, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla sistemazione del tronco montano della Valle dell'Inferno e dei suoi affluenti per la bonifica della Valle del Liri, per complessive L. 155,400. Documenti fino al 2 gennaio. Consegna lavori 18 mesi. Dep. provv. L. 7800. Cauzione decimo. Fatali, senza ulteriore avviso, 27 gennaio, ore 12.

R. Prefettura di Potenza (13 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione del secondo tronco della strada interprovinciale n. 29 da Cocca Imperiale allo Spirito Santo di Civita, compreso fra l'abitato di Cersosimo e la sponda destra del Sarmento in contrada Mulafida, di m. 11,661.55, per complessive L. 748,720. Consegna lavori 5 anni. Documenti fino al 2 gennaio. Dep. provvisorio L. 40,000. Cauzione decimo. Fatali, senza ulteriore avviso, 28 gennaio, ore 12.

Direzione Generale RR. Arsenali Marittimi di Spezia e Napoli (16 gennaio, ore 11). — Appalto della fabbricazione di tonnellate 77 di ferro diverso, cioè ferro omogeneo, ferro fino, ferro finissimo e ferro ordinario, con materiale da provvedersi dalla Regia Marina, per la somma presunta complessiva di L. 14,630, da consegnarsi nei RR. Arsenali di Spezia, Napoli e Venezia. Istanze fino al 30 dicembre. Risultati d'asta 21 gennaio, ore 11. Fatali 6 febbraio, ore 12. Dep. provv. L. 1460.

Presidenza del Consorzio Roste-Tagliamento di Gemona e Osoppo (16 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di difesa sulla sponda sinistra del Tagliamento, per complessive L. 103,030.90, in due lotti, e cioè:

1) Rialzo e robustamento della difesa frontale nel tratto da Ospedaletto, lungo il territorio di Gemona, fino alla bocca di presa del Canale consorziale Ledra-Tagliamento, per L. 47,259.51. Deposito provv. L. 4500;

2) Rialzo e robustamento della difesa frontale e costruzione di un nuovo argine di continuamento in territorio di Osoppo, dalla bocca di presa del Canale consorziale Ledra-Tagliamento fino al Colle detto di S. Rocco, per L. 55,711.39. Dep. provv. L. 4500. Docum. fino al 7 gennaio. Consegna 200 giorni. Cauzione decimo. Fatali 20 febbraio, ore 10.

Municipio di Pergola — Pesaro (fino al 19 gennaio). — Presentazione delle offerte per concorrere all'asta a trattativa privata per l'esecuzione dei seguenti lavori: 1° lotto: rinnovazione del selciato del secondo tronco del Corso Vittorio Emanuele II, per lire 5580. Dep. provv. decimo. Dep. spese L. 500. 2° lotto: rinnovazione di selciati nelle vie secondarie della città, per L. 3219. Dep. provv. decimo. Dep. spese L. 300. 3° lotto: costruzione di selciati nelle vie principali di Montevicchio e Montesecco, per L. 1454. Dep. provv. decimo. Dep. spese L. 100.

Forniture diverse.

Aste.

Direzione Officina Costruzioni d'Artiglieria di Torino (2 gennaio, ore 9.30, unica). — Fornitura di kg. 2500 di zinco in pani, a L. 0.75, L. 1875. Dep. provv. L. 188. Consegna 40 giorni.

Direzione Generale RR. Arsenali di Spezia e Napoli (13 gennaio, ore 11). — Fornitura alla R. Marina nei RR. Arsenali di

Spezia, Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare di viti e punte di ferro e di ottone, per complessive lire 124,050, in due lotti: il 1° di L. 63,950, per le consegne a Spezia, ed il 2° di L. 60,100, per le consegne nei RR. Arsenali di Napoli, Venezia e Taranto e nel R. Cantiere di Castellammare a seconda delle richieste. Dep. provv. 1° lotto L. 6000, 2° L. 6000. Risultati d'asta 17 gennaio, ore 11. Fatali 4 febbraio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Dicembre 17	Dicembre 24
Azioni Ferrovie Biella	L. 568	577
» » Mediterranee	460	460.50
» » Meridionali	759	760.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	428.50	428
» » » (2ª »)	413	413
» » Secondarie Sarde	280	280
» » Sicule	682	682
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule A. B. C. D. »	363.50	364.50
» » Cuneo 3 0/0	395	395
» » Gottardo 3 1/2 %	99	99
» » Mediterranee 4 0/0	506.50	506.50
» » Meridionali	359.25	360.75
» » Palermo-Marsala-Trapani	313	314
» » » 2ª emiss.	310	312
» » Sarde, serie A.	365	366
» » » serie B.	365	366
» » » 1879	365	366
» » Savona	396	396
» » Secondarie Sarde	518	519.50
» » Sicule 4 0/0 oro.	521	524
» » Tirreno	522	522
» » Vittorio Emanuele	386	387

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 34ª Decade — dal 1° al 10 Dicembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PIUCCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	1,208,403.74	62,482.09	452,816.99	2,278,572.62	28,294.96	4,025,570.40	4,385.00
1903	1,085,689.85	57,759.33	436,399.11	1,951,661.42	22,479.16	3,553,988.87	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 122,713.89	+ 4,722.76	+ 16,417.88	+ 326,911.20	+ 815.80	+ 471,581.53	+ 76.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	50,200,521.32	2,496,527.15	17,064,464.02	68,005,893.47	454,457.30	138,221,863.26	4,345.00
1903	47,768,618.00	2,375,540.66	16,515,112.36	62,065,866.83	444,147.31	130,069,280.16	4,309.00
Differenza nel 1904	+ 2,431,903.32	+ 120,986.49	+ 549,351.66	+ 5,940,026.64	+ 10,309.99	+ 8,152,583.10	+ 36.00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1904	64,757.89	1,661.31	13,846.51	150,608.11	2,715.03	233,588.85	1,463.63
1903	90,699.59	1,786.37	26,525.55	177,114.08	2,880.78	299,206.37	1,547.26
Differenza nel 1904	- 25,941.70	- 125.06	- 12,679.04	- 26,505.97	- 165.75	- 65,617.52	- 83.63
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1904	3,764,462.86	89,520.60	1,045,042.55	5,749,393.78	41,915.63	10,699,335.42	1,510.02
1903	3,659,567.72	91,029.97	1,043,403.90	5,662,574.98	42,638.83	10,499,215.40	1,547.26
Differenza nel 1904	+ 104,895.14	- 1,509.37	+ 1,638.65	+ 86,818.80	- 723.20	+ 199,120.02	- 37.24

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTI DELLA DECADE			PRODOTTI RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1904	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1904
728.28	657.93	+ 70.35	25,433.25	24,003.11	+ 1,430.14



ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

ESTRAZIONE DELLE AZIONI DELL'ANNO 1904

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1904 rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1905, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso. Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

Numeri delle Azioni		N. Cartello	Numeri delle Azioni		N. Cartello	Numeri delle Azioni		N. Cartello	Numeri delle Azioni		N. Cartello	Numeri delle Azioni				
dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.			
Titoli da Una.																
751	760		2055	20271	20275	20194	380966	380970	2295	82941	82950	16008	290071	290080		
1071	1080		2056	20276	20280	21337	386681	386685	3430	94291	94300	16834	298331	298340		
8091	8100		2381	21901	21905	21338	386636	386690	3927	99261	99270	17092	300911	300920		
260621	260630		2382	21906	21910	22251	391251	391255	4184	101831	101840	17406	304051	304060		
365501	365510		3925	29626	29630	22252	391256	391260	4249	102481	102490	17684	306831	306840		
367801	367810		3926	29627	29631	22755	393771	393775	4972	109711	109720	18100	310991	311000		
371441	371450		4715	33571	33575	22756	393776	393780	5571	115701	115710	18339	313381	313390		
421911	421920		4716	33576	33580	23241	396201	396205	6361	123601	123610	18940	319391	319400		
			4833	34411	34415	23242	396206	396210	6446	124451	124460	19203	322021	322030		
			4884	34416	34420	23901	399501	399505	6758	127571	127580	19666	326651	326660		
			5651	38251	38255	23902	399506	399510	7062	130611	130620	20171	331701	331710		
			5652	38256	38260	24211	426051	426055	7159	131581	131590	20255	332541	332550		
			5955	39771	39775	24212	426056	426060	8332	143311	143320	20351	333501	333510		
			5956	39776	39780	24215	426071	426075	8374	143731	143740	20615	336141	336150		
			6381	41901	41905	24216	426076	426080	8881	148801	148810	20625	336241	336250		
			6382	41906	41910	24727	428631	428635	9013	150121	150130	20747	337461	337470		
			9525	57621	57625	24728	428636	428640	9192	151911	151920	20836	338351	338360		
			9526	57626	57630	25067	430331	430335	9193	151921	151930	21456	344551	344560		
			15201	271001	271005	25068	430336	430340	9434	154331	154340	21726	347251	347260		
			15202	271006	271010	25109	430541	430545	10146	161451	161460	22402	354011	354020		
			15411	272051	272055	25110	430546	430550	10446	164451	164460	22965	359641	359650		
			15412	272056	272060	26113	435561	435565	10470	161691	161700	23738	407371	407380		
			16023	275111	275115	26114	435566	435570	10645	166441	166450	23772	407711	407720		
			16024	275116	275120	26765	438821	438825	10675	166741	166750	23992	409911	409920		
			16095	275471	275475	26766	438826	438830	10767	167661	167670	24136	411351	411360		
			16096	275476	275480				10783	167821	167830	24303	413021	413030		
			19771	378351	378355	Titoli da Dieci.								25117	443661	443670
			19772	378356	378360	177	61761	61770	11135	171341	171350	25131	443801	443810		
			19831	379151	379155	693	66921	66930	11161	171601	171610	25304	445531	445540		
			19832	379156	379160	910	69091	69100	11489	174881	174890	25957	452061	452070		
			20193	380961	380965	1206	72051	72060	12773	187721	187730	26230	454791	454800		
						1282	72811	72820	12925	189241	189250	27364	466131	466140		
						2116	81151	81160	13069	190681	190690	28244	474981	474990		
									13234	192331	192340	28702	479511	479520		
									13491	194901	194910					

Firenze, 15 dicembre 1904.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate. — Alle Azioni Meridionali estratte e non presentate all'incasso nel termine di dieci anni dalla data fissata per il rimborso, viene applicata la prescrizione stabilita dall'art. 917 del Codice di Commercio Italiano.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con sede in Milano. — Capitale sociale L. 180 milioni interamente versato (ammortizzato per L. 727,500)

Conforme a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 gennaio 1905, sarà pagato ai portatori delle **Azioni sociali**, contro presentazione della Cedola N. 38, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate, la somma di L. 8.50 per ciascuna Azione, e cioè L. 1 a saldo del dividendo dell'esercizio 1903-1904 e L. 7.50 quale primo acconto dell'esercizio 1904-1905.

Il Talon (N. 6) delle Cartelle di godimento, rilasciate in cambio dei Titoli d'Azioni sorteggiati il 15 maggio

p. p. e rimborsati, sarà pertanto pagato in ragione di
L. 1 per Azione.

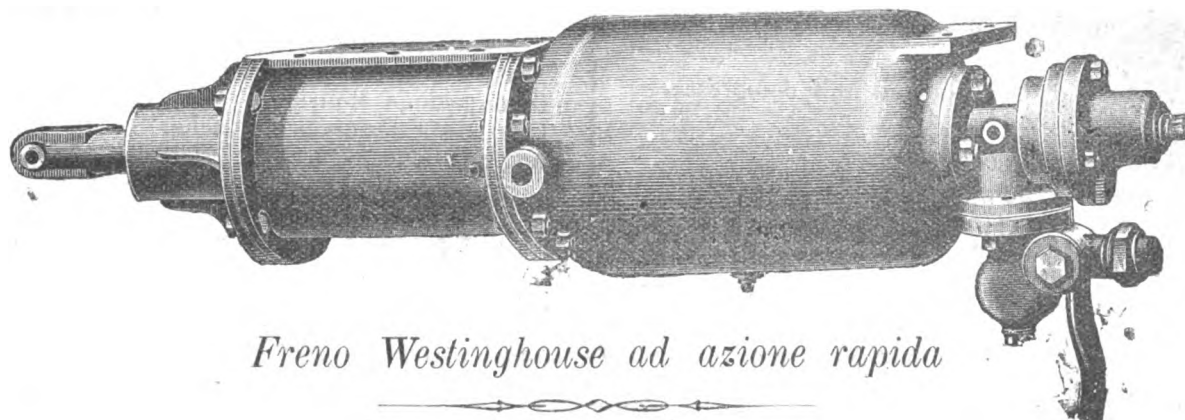
Il pagamento dell'interesse fisso semestrale, maturantesi al 1° gennaio 1905 sulle Obbligazioni sociali 4 0/0 avrà luogo, a cominciare dal successivo giorno 2, contro presentazione della Cedola N. 29, presso le Casse della Società in Milano, Foro Bonaparte, 31, ed in Napoli, Stazione Centrale, o presso le Case e Banche incaricate.

Milano, dicembre 1904. LA DIREZIONE GENERALE.

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross, N. — **LONDRA**



Freno Westinghouse ad azione rapida

Apparecchi di Freno Westinghouse ordinati nel biennio 1902-1903.

Freni automatici	Al 31 dicembre 1901		Al 31 dicembre 1903		Aumento nel biennio	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	4213	37418	4445	40056	232	2638
Francia	4619	34314	5226	38002	607	3688
Germania	8385	46801	9851	52181	1466	5380
Russia	6780	41726	9800	92919	3020	51193
Austria-Ungheria	812	7227	883	8901	71	1674
Belgio	1393	8376	1739	9543	346	1167
Olanda	728	3947	751	4243	23	296
Italia	946	7788	1275	10344	329	2556
Svezia e Norvegia	90	1612	99	1612	9	—
Svizzera	886	6598	964	7123	78	525
Spagna	55	269	74	294	19	25
Rumenia	209	724	218	996	9	272
Bulgaria, Serbia e Turchia.	—	53	—	145	—	92
India	56	110	56	110	—	—
China e Giappone	136	84	164	192	24	72
Persia	4	36	—	—	—	—
Africa	31	398	51	942	20	544
Australia e Nuova Zelanda.	1956	29339	2141	39135	185	9796
Repubblica Argentina	183	841	183	864	—	23
America	41120	1284427	41120	1548602	—	264175
Totale	72602	1512088	79040	1856204	6438	344116

L'aumento totale nel biennio è quindi di Apparecchi N. 350554.

Agenzia Generale per l'Italia in Corso Oporto, 41, TORINO

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Tettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

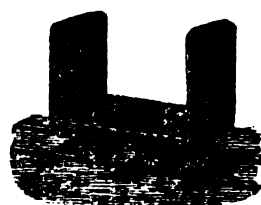
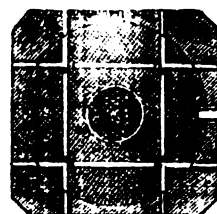
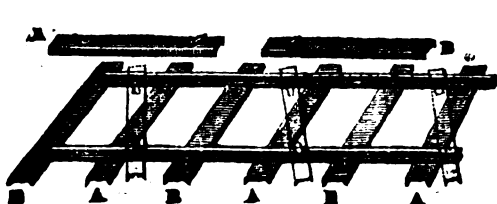
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE

Remington

è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO

La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - MILANO - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1° vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2° vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Tris.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
" arretrato " 60



Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi Cent. 80

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati
— Quelli contenenti valori si dovranno spedire in
lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — Il problema ferroviario e l'esposizione finanziaria dell'on. Luzzatti. — Costruzione ed esercizio di ferrovie economiche (Modificazioni ed aggiunte a leggi precedenti). — Ferrovie e tramvie; Trazione a vapore e trazione elettrica. — Informazioni particolari del MONITORE. — Notizie ferroviarie italiane. — Notizie ferroviarie estere. — Notizie diverse. — Memorandum pratico (Guida degli appaltatori. — Guida degli azionisti). — Prodotti decaduti delle ferrovie italiane. — Annunzi.

AI LETTORI

Col prossimo numero il *Monitore* entra nel suo trentottesimo anno di vita.

Il nostro giornale in un così lungo periodo non è mai venuto meno alla fiducia dei suoi abbonati e dei lettori, che costantemente aumentarono e ci furono larghi del loro appoggio nel nostro modesto lavoro. Siamo dispensati perciò dal fare promesse per l'avvenire, e da reboanti programmi, come è d'uso di altri.

Il *Monitore* continuerà nella via che si è tracciata fin dal suo primo giorno, pur non trascurando quell'ampiezza di appurate informazioni, che fu sempre compito nostro, e che è richiesta dagli interessati e dal continuo sviluppo ferroviario e industriale.

Ai costanti cortesi nostri abbonati facciamo l'invito di sollecitare la rinnovazione degli abbonamenti, per facilitare il lavoro dell'Amministrazione ed evitare ritardi o disguidi nella spedizione del giornale.

PREZZI D'ABBONAMENTO:

Per l'Italia: Anno L. 20 - Semestre L. 11 - Trimestre L. 6
Per l'Estero: " " 28 - " " 15 - " " 8

IL PROBLEMA FERROVIARIO

E LA ESPOSIZIONE FINANZIARIA DELL'ON. LUZZATTI

Il *Monitore* ha creduto bene di riprodurre integralmente nel numero precedente un articolo con questo stesso titolo, comparso nella *Perseveranza* di Milano, ed io metto ben volentieri da parte un mio scritto che avevo già preparato per il *Monitore*, perchè posso sottoscrivere senza riserve a quanto dice la *Perseveranza*.

Però la grande importanza dell'argomento mi consiglia ad insistervi ancora, e a dare ai lettori del *Monitore* una aggiunta ed una chiosa a quanto hanno letto nel numero precedente.

Durante il ventennio tutti sono andati a gara a criticare le Convenzioni del 1885, attribuendo ad esse a torto od a ragione tutti i mali che si sono verificati nel regime ferroviario, ma ben pochi hanno studiato il problema in modo obbiettivo, e pochissimi sono arrivati a stabilire spassionatamente quale fosse veramente l'errore commesso nel 1885.

Più volte nel *Monitore* io ho toccato questo argomento, ma poichè oggi, dopo tante critiche, si cade, e in modo anche più grave, nello stesso errore fondamentale del 1885, credo necessario di tornarvi sopra e specificare quale sia stato veramente l'errore fondamentale del 1885 e come oggi inconsciamente il Governo vi torna a ricadere.

*
**

Un contratto di esercizio, come è stato quello del 1885, presuppone implicitamente che le ferrovie, delle quali lo Stato concede l'esercizio a Società private, si trovino in buono e regolare stato di esercizio; se ciò non è, manca ogni base ad entrambi i contratti per stabilire dei patti equi.

Le alee dell'esercizio devono tutte cadere sulle Società esercenti, e queste si possono prevedere con una certa sicurezza per una ferrovia che si trovi in buone condizioni di esercizio, ma se queste mancano, non è più possibile

alcuna previsione, e l'esercente va incontro alla incognita dei ripieghi, sempre costosissimi e spesso insufficienti.

Nel 1885 le ferrovie italiane erano ben lontane dal trovarsi in buono e regolare stato di esercizio, e si credette di potervi supplire col famoso allegato B, col quale si elencavano le opere da eseguirsi in quattro anni per mettere le ferrovie in buono stato.

E questo fu l'errore fondamentale, perchè i 144 milioni dell'allegato B erano di gran lunga insufficienti, come insufficientissimi erano i 15 milioni concessi per provvedere alle deficienze del materiale mobile.

L'ottimismo che regnava nel 1885 fece nascere l'illusione che con i tre fondi speciali e con le risorse della Cassa degli aumenti patrimoniali, che era autorizzata ad emettere obbligazioni e a valersi così del credito, si sarebbe provveduto largamente a tutte le deficienze originali.

E' inutile il rifare qui la storia ferroviaria del ventennio; l'essenziale è che le delusioni si presentarono subito e vennero aggravate dalla crisi economica generale, che fu specialmente grave per l'Italia. I dissidii fra Stato e Società divennero infiniti, ma tutti fondati sul peccato originale delle convenzioni fatte senza che le ferrovie fossero portate ad un regolare stato di esercizio.

Molti ancora oggi sostengono che le Convenzioni del 1885 erano difettose per il fatto che i fondi speciali, e specialmente la Cassa degli aumenti patrimoniali, non erano sufficientemente dotati. Ma questo è un apprezzamento sbagliato, perchè, se le ferrovie si fossero trovate veramente in buono stato, tutto sarebbe andato regolarmente e le deficienze non si sarebbero verificate.

Oggi, dopo tante declamazioni contro le convenzioni, il Governo, che per stabilire un nuovo ordinamento delle ferrovie si decide per l'esercizio di Stato, ricade nello stesso errore e in modo anche più grave.

E' ben vero che non vi saranno di mezzo i dissidii con le Società esercenti, ma le conseguenze dell'errore fondamentale, sul quale si stabilisce il nuovo regime, saranno anche più gravi di quelle che si hanno avute per l'errore del 1885.

L'esercizio di Stato, che si inaugura con ferrovie che non sono in regolare stato, non potrà non essere disastroso, e il disastro sarà tanto maggiore in quanto il Governo si dimostra incosciente dell'errore che commette.

L'incoscienza del Governo si rileva dal fatto che il Ministro Tedesco ha presentato il suo progetto di legge per l'esercizio di Stato senza nemmeno accennare ai lavori e alle provviste necessarie per mettere le ferrovie in buono stato, e il Ministro Luzzatti, facendo la sua esposizione finanziaria, fa consistere tutta la liquidazione del passato nel saldare i debiti dell'erario verso le Società, dando a vedere che si potrà provvedere ai bisogni delle ferrovie con tutto comodo, in dieci anni, senza nemmeno discutere quali siano questi bisogni, quale la loro importanza ed urgenza.

Nel 1885 si era caduti nell'errore di credere che 144 milioni dell'allegato B fossero sufficienti a rimettere le ferrovie in regolare stato; oggi non si sente nemmeno il bisogno di elencare i lavori necessari, e il Governo accetta senz'altro un calcolo fatto dal deputato Rubini, che stima questi lavori a 327 milioni; per comodo dell'erario si dice che questi lavori potranno essere ripartiti in un periodo di dieci anni, si dice che si potrà benissimo provvedere con ripieghi di cassa, e allegramente si stabilisce che col 1° luglio prossimo si comincerà il grande esperimento dell'esercizio di Stato!

Io non credo che si possa immaginare una leggerezza maggiore di questa. Con l'esercizio di Stato cessa per il Governo ogni molestia che gli viene da patti contrattuali, ma cessa anche l'interesse e l'iniziativa privata; l'azienda ferroviaria diventa completamente passiva e indifferente alle maggiori spese, ogni responsabilità si elude molto facilmente, e tutto il peso degli errori delle dilazioni e delle trascuratezze cade direttamente sul pubblico che si serve

delle ferrovie e sopra i contribuenti che pagano le spese. Si può comprendere l'esercizio di Stato sopra ferrovie che si trovino in perfetto stato; diminuisce la responsabilità dell'azienda verso il pubblico, crescono le formalità, le lungagini e le spese, ma tutto può essere tollerato; ma se con la mente ci figuriamo che cosa diverrà l'esercizio di Stato su ferrovie deficienti, su ferrovie nelle quali bisogna escogitare ogni giorno dei ripieghi per provvedere al traffico, vediamo che gli inconvenienti e le spese si moltiplicheranno all'infinito.

E il più sconsigliato è il vedere che il Governo non sente alcun bisogno di vedere quali sieno queste spese necessarie, quali sieno quelle che rivestano maggiori caratteri d'urgenza. Per zelo del suo ufficio di Relatore della Commissione parlamentare, l'on. Rubini afferma che questi lavori importino una spesa di 327 milioni, e senz'altro il Ministro del Tesoro accetta questa cifra e la manipola a suo modo, perchè non dia troppo fastidio all'erario, come se si trattasse non di spesa necessaria dovuta alle negligenze del passato, ma di spese voluttuarie che il Governo può concedere a suo beneplacito e a titolo di favore.

Dunque, dopo tanto strepito e tante declamazioni contro le Convenzioni del 1885, il Governo, fondendo un nuovo ordinamento con l'esercizio di Stato, commette lo stesso errore fondamentale del 1885, e lo commette in modo assai più grave.

Nel 1885 si sbagliò nel fare un elenco di lavori che era molto insufficiente, oggi non si pensa nemmeno alla necessità di farlo; nel 1885 si stabilì che i lavori elencati si dovessero eseguire in quattro anni, ed oggi questi lavori ipotetici, che non si crede nemmeno necessario di indicare, si ripartiscono in dieci anni; nel 1885 i danni dell'esercizio fatto in cattive condizioni ricadevano in gran parte sugli azionisti di Società private, oggi tutti i danni vanno direttamente sui contribuenti.

Come dice benissimo la *Perseveranza*, questo errore fondamentale del Governo si somma con l'altro errore anche gravissimo di non avere una giusta idea dei lavori nuovi, che ora non è dato di prevedere con sicurezza, ma che si renderanno necessari man mano per causa dell'aumento del traffico, che tutti auguriamo che non solo si mantenga nella proporzione che si è avuta in questi ultimi anni, ma che si accentui e progredisca.

Anche qui abbiamo un grande regresso di fronte alle Convenzioni del 1885; come tutti sappiamo, la Cassa degli aumenti patrimoniali doveva spendere ogni anno in lavori di miglioramento patrimoniale una somma tripla di quella rappresentata dagli aumenti di prodotti.

Oggi, invece, secondo l'esposizione finanziaria dell'onorevole Luzzatti, le spese di miglioramento patrimoniale restano fissate per dieci anni in 15 milioni. E ciò non solo è un regresso, ma è una mancanza di concetto.

In primo luogo le spese di miglioramento patrimoniale, dovute all'aumento del traffico, non si possono fissare *a priori* per dieci anni in una cifra qualsiasi, perchè dipendono dall'aumento del traffico, che non si può prevedere; in secondo luogo, per poco che si abbia fede nel miglioramento economico d'Italia, questi aumenti bisogna valutarli almeno a 10 milioni, e così, tenendo per buona la regola del 1885, occorrerebbe per queste spese almeno una somma doppia di quella che intende di fissare il Ministro del Tesoro.

E la conseguenza di tutto ciò è che l'esperimento dell'esercizio di Stato, che si fonda sull'equivoco e sull'errore, si farà in condizioni deprecabili, e se si tien conto della riforma delle tariffe che si vuol fare, non con lo scopo naturale di migliorare l'azienda ferroviaria, ma con lo scopo artificiale di favori politici e di protezione, se si tien conto delle pretese del personale, che, incoraggiato dalla arrendevolezza del Governo, crede di poter tutto osare e tutto pretendere, si comprenderà che il grande esperimento dell'esercizio di Stato non potrà non avere conseguenze disastrose.

Ing. LUIGI MONTEZEMOLO.

Costruzione ed esercizio di ferrovie economiche

Modificazioni ed aggiunte a leggi precedenti.

È stato preparato dal Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Tedesco, un progetto di legge per modificazioni ed aggiunte alle leggi 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, 2 dicembre 1896 sulle ferrovie economiche e tramvie, e 9 giugno 1901 sull'esercizio economico delle ferrovie per quanto riguarda la costruzione delle Strade Ferrate.

Riservandoci di pubblicare nel prossimo numero il testo preciso del disegno di legge, ne diamo per sommi capi le principali disposizioni.

Il progetto divide le ferrovie pubbliche in principali, secondarie e locali. A queste ultime si applicano le disposizioni della legge 27 dicembre 1896 sulle ferrovie economiche, ed alle stesse norme saranno soggette le ferrovie private.

Le ferrovie principali avranno lo scartamento normale di metri 1.443 fra le guancie interne delle rotaie; le secondarie e locali avranno quelli ridotti di metri 0.95, 0.75 o 0.60, salvo che s'innestino ad una ferrovia o ad una tramvia a scartamento diverso o ne costituiscano il prolungamento.

Le ferrovie principali avranno sede propria; le secondarie e locali potranno essere stabilite anche in strade ordinarie; gli enti proprietari della strada ordinaria non potranno opporsi a tale impianto, ed il progetto stabilisce gli obblighi del concessionario ed i diritti dei proprietari della strada.

Il progetto dà facoltà al Governo: di prescrivere l'allacciamento di una ferrovia con un'altra o con una tramvia a trazione meccanica anche mediante la sovrapposizione di uno scartamento diverso o l'applicazione di una terza rotaia; di rendere l'esercizio di qualche tratto di ferrovia o tramvia a trazione meccanica comune con quello di altra ferrovia che vi si allaccia; di autorizzare, in via temporanea o permanente, l'esercente di una ferrovia a far circolare i propri treni su qualche tratto di altra ferrovia, mediante pagamento di una tassa di pedaggio. Seguono le condizioni che riguardano a chi spettino le spese di adattamenti, le norme del servizio.

E' fatto obbligo all'esercente di una ferrovia di eseguire direttamente, a spese del richiedente, i raccordi con le tramvie, coi binari d'allacciamento ai porti e ai punti di approdo marittimi, lacuali e fluviali, nonché a stabilimenti commerciali ed industriali. Seguono le norme per l'impianto dei binari di raccordo e di allacciamenti. Gli stessi obblighi che all'esercente delle ferrovie sono fatti a quelli di tramvie a trazione meccanica.

Il servizio cumulativo tra le ferrovie allacciate di eguale scartamento e quello cumulativo o di corrispondenza tra le ferrovie a scartamento diverso e tra le ferrovie a trazione meccanica allacciate sono obbligatori.

Nell'atto della concessione saranno stabiliti i privilegi che lo Stato intendesse accordare al concessionario di una ferrovia per la costruzione e l'esercizio di altre che ne congiungano due punti o le corrano parallele. Se non se ne fa cenno nell'atto, si intenderà riservata la preferenza a parità di condizioni, al concessionario.

Il progetto stabilisce come dovranno essere eseguiti i lavori e le opere d'arte d'una ferrovia, riservando i dettagli ad un regolamento; determina che non sono ammesse in piena linea intersezioni di ferrovie principali fra loro, ed evitate possibilmente anche quelle tra ferrovie principali con ferrovie di altre categorie, provvedendovi con cavalcavia o sottopassaggi. In ogni caso le intersezioni dovranno sempre essere protette da apparecchi di sicurezza e di segnali. Le ferrovie saranno separate dalle proprietà laterali e dalle strade ordinarie con siepi, muri, ecc., salvo eccezioni, riconosciute dal Governo. Seguono altre norme per passaggi a livello delle ferrovie principali, secondarie e locali.

La velocità dei treni potrà raggiungere il limite massimo conciliabile con le condizioni tecniche della linea, col tipo del materiale rotabile e coi mezzi di frenatura; sarà ridotta dove lo esigono condizioni di sicurezza. Pei tratti di ferrovie secondarie e locali stabilite su strada ordinaria, la velocità massima sarà determinata in base all'articolo 6 della legge 26 dicembre 1896.

Lungo le ferrovie secondarie e locali non è richiesta la costruzione di caselli per guardiani e cantonieri. E' ammesso in via eccezionale l'uso di fabbricati privati, che sieno o sulla sede stradale od in vicinanza, per disimpegnarvi il servizio ferroviario. Le ferrovie dovranno essere munite di telegrafo o di telefono. Il Ministero potrà sulle ferrovie secondarie e locali a scartamento ridotto autorizzare la soppressione dell'uso dei segnali di protezione delle stazioni.

Tengono dietro le prescrizioni relative al personale necessario per un regolare e completo servizio, alla sua idoneità, ecc., e che dovrà essere di nazionalità italiana; quelle relative alle ore necessarie di riposo giornaliero continuato.

Il trattamento in genere del personale dovrà essere stabilito da ogni Amministrazione ferroviaria con apposito Regolamento approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici. Le Amministrazioni prive di Istituti di previdenza dovranno assicurare il loro personale presso la Cassa Nazionale per l'invalidità e vecchiaia degli operai.

E' fatto obbligo all'esercente di accordare tutte le possibili facilitazioni agli ufficiali ed al personale dell'esercito e della marina incaricati di studiare le condizioni d'esercizio della ferrovia nell'interesse militare, e, in quanto lo consentano le esigenze del servizio, mettere a disposizione dell'Autorità militare carrozze e carri per esercitare le truppe nelle operazioni di carico o scarico.

Sono poi previsti gli obblighi dell'esercente durante la mobilitazione e durante la guerra verso l'Autorità militare, la quale avrà anche diritto di fare direttamente l'esercizio di quelle linee che, a suo giudizio, si trovassero in condizioni da richiedere la sostituzione dell'esercizio militare a quello civile.

Vengono accordate facilitazioni per treni viaggiatori composti esclusivamente di vetture delle classi inferiori, in caso di mercati d'importanza o di trasporto di operai e lavoratori. Eguali facilitazioni accorda il Governo per biglietti di abbonamento settimanale o mensile pel trasporto degli operai o dei lavoratori dei campi.

Col 1° luglio 1905 i diritti di bollo esistenti saranno sostituiti da una tassa di bollo proporzionale all'importo dei biglietti per i viaggiatori e dei riscontri per le merci.

Anche per i concessionari delle ferrovie già esistenti od in corso di costruzione è obbligatoria:

a) l'istituzione di biglietti d'abbonamento settimanali o festivi per gli operai e per i lavoratori dei campi su basi decrescenti da L. 0.01 per chilometro per le distanze inferiori ai 10 chilometri, a L. 0.03 per le distanze superiori ai 100 chilometri;

b) il trasporto gratuito fino a 30 chilogrammi dei prodotti del cortile, dell'orto e della stalla che i contadini portano con sé per venderli direttamente sul mercato;

c) il trasporto gratuito degli attrezzi rurali che i coltivatori ed i braccianti portano con sé per la lavorazione dei campi.

Le disposizioni della legge 9 giugno 1901 saranno, con le modificazioni della tassa proporzionale surriferita, applicate alle ferrovie secondarie e locali che lo Stato eserciti direttamente o per mezzo di interposte imprese in base a speciali convenzioni.

Lo stesso trattamento potrà essere accordato anche alle ferrovie concesse all'industria privata e da essa esercitate quando concorrano date condizioni che il progetto enumera.

Lo Stato potrà accordare sovvenzioni chilometriche anche per i tratti di ferrovia stabiliti su strade ordinarie. Le ferrovie sovvenzionate dovranno, se è possibile, allacciarsi alle ferrovie esistenti.

Infine l'articolo 30 ed ultimo dice che con regolamenti da approvarsi con Decreto Reale, sentito il Comitato superiore delle Strade Ferrate ed il Consiglio di Stato, saranno stabilite, per tutto quanto concerne la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio, le norme da osservarsi per la esecuzione della presente legge e di altre norme, le principali delle quali vengono numerate con quest'ultimo articolo che termina così: « I detti regolamenti potranno comminare ammende fino a lire duemila per le contravvenzioni in essi contemplate ».

FERROVIE E TRAMVIE

TRAZIONE A VAPORE E TRAZIONE ELETTRICA

(Dall'Engineering).

Il modo con cui le grandi Compagnie ferroviarie considerano attualmente la concorrenza delle tramvie è interessantissimo ad osservarsi, ed i rapporti che sono stati letti alle recenti riunioni di azionisti esprimono delle opinioni assai diverse a questo riguardo. All'assemblea di Brighton, si citarono degli esempi che dimostrano che, in certi casi, le tramvie costituiscono ancora una sorgente di alimentazione per il traffico delle ferrovie. I presidenti di altre Compagnie, quantunque non giudichino così favorevolmente l'azione delle tramvie, hanno espresso il parere che sarebbe poco saggio entrare in lotta con esse; ma per contro, le « Great Western » e « Great Central Railways » non accettano la sconfitta senza combattere e sono deliberate a riconquistare la loro clientela che è stata loro tolta dalle tramvie, riducendo le proprie tariffe e moltiplicando i loro servizi.

Noi dubitiamo che il giuoco valga la spesa per le Compagnie che hanno un traffico a lunga distanza, il quale è relativamente assai più vantaggioso di quello dei piccoli percorsi suburbani. La messa in esercizio delle tramvie del distretto di Newcastle ha tolto al « North Eastern Railway » un milione di viaggiatori in sei mesi, ma la perdita in denaro non fu che di 7400 sterline, dimodochè il prezzo medio pagato da questi viaggiatori non era che di 1 3/4 denari (18.23 centesimi) per testa. Il solo mezzo di ritrovare questa clientela sarebbe di diminuire notevolmente le tariffe e di aumentare considerevolmente la velocità. E' dubbio che il prezzo medio del trasporto sulle tramvie sia inferiore a 1 3/4 denari e la preferenza che è loro accordata sembra provenire piuttosto dalle grandi facilitazioni che procurano la frequenza dei servizi e il numero delle fermate assai più considerevole di quello che sarebbe possibile stabilire sulle ferrovie.

A questo proposito, noi citeremo alcune cifre istruttive che sono state pubblicate, non è molto tempo, nella *Railroad Gazette*.

In America, l'importante estensione delle tramvie urbane ed interurbane si è manifestata più presto che in Inghilterra. In alcune località, le ferrovie, per difendere il loro traffico viaggiatori, hanno tentato di lottare colle tramvie aumentando le facilitazioni nelle tariffe. Altre invece, non hanno seguito questo esempio e, dopo qualche tempo, si sono accorte che la perdita è stata compensata bene al di là con un aumento del numero dei viaggiatori a lunga distanza, il cui trasporto è più vantaggioso. Per esempio, la linea del « New-York Central », che segue la *Mohawk Valley* all'ovest di Schenecady, ha veduto stabilirsi una linea parallela di tramvie elettriche interurbane, di una lunghezza di 38 miglia (61.2 chilometri), fra Little-Falls e Roma. La maggior parte del binario è stabilito fuori delle strade pubbliche, ma, nella traversata delle città, la linea segue le principali vie, dimodochè i viaggiatori possono prendere posto nelle vetture senza dovere recarsi ad una stazione determinata. Le tariffe della linea elettrica sono di circa 3/4 di denaro per miglio (4.85 centesimi per chilometro) e quelle

della ferrovia, di un denaro (6.47 centesimi per chilometro). In queste condizioni le tramvie hanno potuto impadronirsi della maggior parte del traffico locale, e in questo capitolo, le ferrovie hanno provato, in principio, una riduzione del 65 0/0, ma, in seguito, questa perdita di prodotto è stata più che compensata dall'aumento del prodotto del traffico a lunga distanza divenuto maggiore per il nuovo contingente di viaggiatori che l'esercizio della linea elettrica ha portato alla linea a vapore. Nel caso che ci occupa, la ferrovia in concorrenza colle tramvie fa parte di una rete servente a relazioni a grandi distanze; ma le condizioni sono differenti quando si tratta di una semplice diramazione dipendente unicamente dal suo traffico locale. Si può trovare un esempio di questo genere nella ferrovia che riunisce Siracusa a Baldwinsville e il cui sviluppo è di 13 miglia (21 chilometri). Avanti la costruzione della linea elettrica concorrente, il prezzo del tragitto, andata e ritorno, fra queste due città era di circa 4 franchi e 17 centesimi. La Compagnia delle tramvie fissò la sua tariffa a 78 centesimi per il viaggio semplice e 1.25 per l'andata e ritorno.

La ferrovia rispose abbassando le sue tariffe rispettivamente a 52 e 78 centesimi e, malgrado ciò, il traffico dei viaggiatori fu quasi interamente accaparrato dalla linea elettrica. Ciò che vi è di più notevole in questo caso, è che lo sviluppo della linea tramviaria è quasi doppio di quello della ferrovia. Sulla linea elettrica vi è una partenza ogni mezz'ora da ciascun punto terminale; inoltre, durante l'estate, è creato un certo numero di servizi supplementari. Noi dobbiamo aggiungere che queste linee trasportano pure una grande quantità di merci leggere ad una tariffa generalmente meno elevata di quella della ferrovia; siccome la linea segue le vie principali delle città, l'accettazione e la consegna dei colli sono assai facilitate ed il trasporto delle merci è quasi completamente esonerato dalle spese di trasporto a domicilio. La linea elettrica trasporta specialmente una grande quantità di latte.

Sembra risultare da quanto precede che i risultati ottenuti in America confermano le conclusioni degli ultimi rapporti delle ferrovie inglesi, cioè che la concorrenza delle tramvie elettriche e delle ferrovie vicinali non è sempre così svantaggiosa per le ferrovie come si era creduto dapprima. Insomma tutto dipende dalle circostanze, per quello che concerne le grandi Compagnie, è molto probabile che esse abbandoneranno l'idea di ricorrere alla trazione elettrica per conservare il loro traffico a breve distanza. Certo, questo espediente costoso permetterebbe loro di aumentare la frequenza e la rapidità dei servizi, ma la possibilità per i viaggiatori di poter prendere la tramvia in piena strada, senza doversi recare ad una stazione determinata, verrà sempre a controbilanciare, in gran parte, i vantaggi che potrebbe procurare l'aumento della velocità sulle linee a vapore. Per quanto riguarda le diramazioni, le condizioni sono molto diverse, perchè, oltre il loro traffico locale, esse hanno da assicurare il traffico viaggiatori a lunga distanza fino alla stazione della grande linea, e in quest'ultimo caso, presentano il vantaggio di portare i viaggiatori sugli stessi *quais* dove debbono prendere l'altro treno. Nondimeno se queste diramazioni continuano ad essere esercitate come lo sono state in generale finora, il loro traffico non può mancare di esser tolto da qualsiasi tramvia che serva le stesse località.

Fino in questi ultimi anni, le Compagnie non hanno saputo riconoscere la necessità di migliorare il servizio viaggiatori sulle loro linee di interesse locale; nondimeno, i risultati ottenuti da alcune Compagnie che assicurano il servizio di queste linee per mezzo di vetture a vapore, dimostrano una sorgente di reddito lungo tempo trascurata. L'esempio della linea da Southsea a Fratton, ove il sistema è stato iniziato per primo, è stato seguito da altre Compagnie per delle linee poste in condizioni più favorevoli. Secondo il rapporto del « Taff Vale Railway » il sistema di esercizio per mezzo di vetture a vapore, che è stato stabilito fra Penarth e Cardiff, è perfettamente riuscito ed ha

dato luogo ad un grande aumento del traffico dei viaggiatori, in ragione della maggior frequenza dei servizi.

Noi vediamo che l'utilizzazione delle vetture a vapore sulla diramazione da Chalford a Stonehouse ha prodotto un traffico otto volte maggiore. La stessa Compagnia impiega parimenti delle vetture a vapore fra Helston e The Lizard, come pure fra Penzance, Marazion e Newlyn; durante l'inverno, i prodotti di queste linee coprono semplicemente le spese di esercizio, esse non procurano degli utili che nella stagione dei viaggi.

Il « Great Eastern Railway » si propone di organizzare un servizio analogo fra Lowestoft e Southwold.

Per opporsi alla concorrenza dei loro competitori, le ferrovie sono entrate nella via ove essi li avevano preceduti, ed il fatto che la moltiplicazione dei servizi fra due piccole città come Chalford e Stonehouse ha ottuplicato il traffico è dei più significanti e dimostra chiaramente la possibilità di rendere produttive delle piccole diramazioni ove, attualmente, i prodotti coprono appena le spese. Tuttavia, quando le Compagnie ferroviarie debbono servire delle vaste agglomerazioni suburbane, non è loro possibile seguire il metodo adottato dalle tramvie.

L'organizzazione dei servizi così frequenti come quelli che esistono sulle tramvie esigerebbe la soppressione del Bloksystem, ovvero l'impianto di segnali di blocco distanti al più 200 yards (183 metri). Qualsiasi altro procedimento sarebbe assolutamente impraticabile. Quello che le Compagnie avrebbero di meglio a fare, sarebbe di ridurre il più possibile la durata dei percorsi e sarebbe difficile alle tramvie seguirle in questa via, la loro velocità nelle strade frequentate dovendo essere forzatamente limitata.

Non sarà evidentemente possibile togliere loro la clientela dei piccoli percorsi; ma più elevata sarà la velocità commerciale che le ferrovie raggiungeranno, più limitata sarà la distanza sulla quale le tramvie avranno la preferenza del pubblico.

Ogni aumento notevole della velocità nel traffico locale ferroviario, sembra dover esigere l'impiego della elettricità. Per ottenere gli stessi risultati dell'elettricità bisognerebbe dare alle locomotive un peso considerevole, ciò che richiederebbe una spesa considerevole per rinforzare i ponti; così il « Great Northern » e il « Great Eastern » hanno abbandonato l'esperimento che avevano tentato in questo senso. Noi alludiamo alla inferiorità delle locomotive dal punto di vista dell'accelerazione alla partenza iniziale. Sembra quindi che se desiderano ottenere un aumento sufficiente della velocità commerciale nei servizi suburbani, le Compagnie saranno finalmente obbligate ad adottare l'elettricità. Attualmente esse dimostrano una certa diffidenza, soprattutto in causa delle divergenze che esistono fra gli elettricisti più eminenti circa il miglior sistema di applicazione dell'elettricità.

Anni sono, gli ingegneri americani che rivendicano il primo posto fra le autorità in materia, sostenevano energicamente che soltanto le correnti continue potevano dare dei risultati soddisfacenti per le ferrovie. Ma attualmente, alcuni di essi cominciano ad accettare l'opinione degli ingegneri europei che pensano che la questione dei meriti rispettivi delle correnti continue e delle correnti alternate non è ancora risolta. Quando nell'avvenire le grandi Compagnie si vedranno obbligate di esaminare la questione dell'impiego dell'elettricità su certune delle loro linee, esse potranno mettere a profitto i vantaggi del motore elettrico da cui si può ottenere, in modo quasi continuo, un funzionamento più intenso; inoltre il suo meccanismo è assai meno delicato di quello della locomotiva e gli sfregamenti interni non sono che di un terzo circa di quelli che si hanno nella locomotiva.

Si sono pubblicate alcune cifre interessanti che dimostrano i principali risultati ottenuti coll'impiego dell'elettricità su qualche linea svizzera e italiana. L'esempio della linea della Valtellina è ben noto, ma si è udito meno parlare della linea Milano-Gallarate-Varese-Porto Ceresio che, contrariamente a quanto si pratica nella precedente, fun-

ziona per mezzo di un sistema a corrente continua. Questa linea ha una lunghezza di 75 chilometri. Gallarate si trova a circa metà strada, essendo distante da Milano 40 chilometri. I treni *express* effettuano il tragitto fra le due città in mezz'ora. Vi sono da 75 a 80 treni al giorno ed il percorso medio giornaliero delle vetture motrici varia da 250 a 280 miglia (400, 450 chilometri).

Dei risultati simili, se fossero ottenuti per mezzo di locomotive addette soltanto al rimorchio di un treno *express* a lungo percorso, sarebbero eccellenti e, a questo proposito, noi ricorderemo il *record* stabilito da *Carlo Dickens* che altre locomotive non poterono ancora fare. Questa macchina, utilizzata per i treni *express* fra Londra e Manchester, sul « London e North Western », ha coperto un milione di miglia (1,609.300 chilometri) in nove anni e 219 giorni, cioè una media di 285 miglia (458 chilometri) al giorno.

Durante questo periodo, la caldaia della locomotiva è stata rinnovata due volte. Tuttavia, è questo un *tour de force* che non può in nulla essere paragonato alla pratica ordinaria delle ferrovie, sulle quali il percorso medio giornaliero è assai inferiore a quello effettuato dalla *Carlo Dickens*.

* *

A proposito di trazione a vapore e trazione elettrica, nell'ultima Appendice scientifica del *Journal des Débats*, Enrico de Parville ha fatto le seguenti considerazioni:

« Da qualche tempo la trazione elettrica sulle ferrovie è oggetto di molte preoccupazioni. La ferrovia elettrica è essa un sogno? La vecchia trazione a vapore ha essa finito la sua parte? L'avvenire è per la trazione elettrica? Questioni molto complesse, alle quali non si può rispondere che con una estrema prudenza, perchè tutto dipende, in gran parte, dalle condizioni di esercizio e dallo scopo che si vuole raggiungere.

« Se si tratta esclusivamente delle velocità estreme da realizzare, tutto si semplifica. La locomotiva a vapore sarà senza dubbio battuta e l'elettricità trionferà. Ma ciò non è che un aspetto del problema. Tuttavia, così ridotto, il problema ha bisogno di essere delucidato, perchè si trovano ancora fra gli ingegneri dei difensori delle nostre locomotive a vapore, ammirevolmente perfezionate da una ventina d'anni.

« Ove è in realtà la locomotiva a vapore?

« Con essa si poterono raggiungere, con dei piccoli carichi rimorchiati, fino 150 km. all'ora; ma è uno sforzo senza grande portata. Il vero limite pratico, non ancora raggiunto, ma che si otterrà evidentemente presto, è la velocità di 100 km. all'ora, velocità di marcia, non comprese le fermate, e con dei pesi rimorchiati vicini alle 300 tonn. Certe Compagnie fanno già da 90 a 92 km. all'ora, con delle velocità effettive di circa 100 km.

« Bisogna, per giungere a questo risultato, usare locomotive potentissime, di un peso di 75 tonn., di superficie di caldaia di almeno 200 mq., con tubi corti e grandi focolai.

« Le nuove locomotive dell'Orléans, per esempio, hanno una potenza di 1500 cavalli e più. E' già molto e sarebbe temerario pretendere di più. Queste locomotive sono enormi; sarebbe senza dubbio difficile stabilire dei tipi superiori.

« Ed a questa velocità la locomotiva consuma quasi metà della sua potenza a rimorchiare se stessa, dimodochè il rendimento nella trazione è ridotto. La velocità si paga su terra come sull'acqua. Le spese di ogni sorta crescono singolarmente.

« Il prezzo per chilometro della trazione, che colle antiche velocità da 70 a 80 km. era appena di fr. 0.40, sale ora, colle grosse locomotive, ad oltre fr. 0.55. Al di là, l'esercizio diventerebbe disastroso. Ciò, del resto, si trova dimostrato da esperimenti fatti in Inghilterra al momento della lotta di velocità impegnata fra le linee delle coste dell'Est e dell'Ovest per i servizi di Scozia. Così, meccanicamente ed economicamente, non sembra oggi che una lo-

comotiva a vapore possa superare la velocità di 100 km. in servizio corrente. Una locomotiva può fare di più, ma a qual pro? dal momento che essa sperpera il suo carbone e non può rimorchiare che un peso insignificante.

« Ecco per l'attuale locomotiva a vapore. E la trazione elettrica?

« Noi abbiamo reso conto a suo tempo degli esperimenti importanti tentati in Germania sulla linea militare Zossen-Marienfeld, terminati soltanto l'anno scorso. Si trattava di sapere quale velocità estrema si poteva ottenere colla trazione elettrica. Si ricordano i risultati. Si poté raggiungere praticamente e senza scosse una velocità di 210 km. all'ora. Occorse consolidare la via parecchie volte ed impiegare due automotrici. La corrente fornita era trifase, con una linea a tre fili, alla tensione di 13,000 volts, abbassata a circa 1000 volts da trasformatori a rendimento elevato (83 0/0) nella corrente delle automotrici. Una delle vetture motrici era stata costruita dall'Allgemeine e l'altra dalla Casa Siemens. Tutte due avevano circa 22 m. di lunghezza e 2.80 di larghezza e pesavano 94 tonni, con 40 posti soltanto, portate da due carrelli a tre assi scartati da 5 m., sopra ruote di m. 1.25. Gli assi estremi erano azionati ciascuno direttamente da una dinamo di 250 cavalli. In totale 2000 cavalli per vettura.

« Si può dire che gli esperimenti, che hanno durato circa tre anni, misero fuori di dubbio che è certamente possibile costruire delle ferrovie elettriche a grandissima velocità, di almeno 200 km. all'ora, locchè non era dimostrato prima degli esperimenti di Zossen. Il treno fila dolcemente, senza scosse, nè sussulti e può fermarsi con docilità.

« Ma quali spese?! Le condizioni economiche dell'esercizio diventano depreciable. Le ragioni sono complesse ed una delle principali è certamente quella che il pubblico dapprima non sopporrebbe: la resistenza enorme dell'aria a queste velocità considerevoli.

« La resistenza infatti cresce come il quadrato della velocità; essa fu trovata di 2300 kg. a 200 km. di velocità. Questa resistenza assorbirebbe 770 cavalli a 150 km. e 1680 a 200 km. Si cercò naturalmente di ridurre questa perdita enorme. Si sostituì l'automotrice unica di testa con due automotrici accoppiate. La seconda, non offrendo più lo stesso ostacolo alla marcia, la prima fu disposta come tagliavento. Si diminuì così lo sforzo da vincere. Malgrado tutto, la trazione elettrica riesce ancora costosa.

« Nondimeno un ingegnere tedesco, Vittorio Borrils, che ha studiato da vicino la trazione elettrica, ammette oggi la possibilità della trazione elettrica ad una velocità di 160 km. all'ora con treni composti di tre automotrici di 100 posti, esigenti soltanto una potenza effettiva di 750 cavalli. Vetture leggerissime e corrente monofase.

« Una difficoltà rimane da risolvere nondimeno. Non si vede come si potrebbe intercalare sui nostri binari attuali questi treni extra-rapidi nell'orario degli altri treni. Bisognerebbe quindi costruire delle linee speciali, e lo sviluppo da raggiungere in simili linee dall'apertura non giustificherebbe la loro costruzione che in casi eccezionali. Così, per es., sopra percorsi come quelli Berlino-Amburgo, Berlino-Colonia, ove le linee sono così cariche, non vi è più posto per nuovi treni rapidi.

« Queste considerazioni ritarderanno certamente l'applicazione della trazione elettrica. Ma a poco a poco, le circostanze presentandosi, si finirà per adottare il nuovo sistema.

« Già, per delle velocità medie, noi abbiamo sotto gli occhi la trazione elettrica del Quais d'Orsay, della Compagnia Orléans, che funziona perfettamente, e si parla pure di trasformare la trazione a vapore in trazione elettrica su qualche linea della Banlieue, per esempio la Saint-Lazare Auteuil. Dimodochè sembra che la locomotiva a vapore sia giunta all'apogeo della sua potenza e che noi assistiamo ora all'aurora di un'era nuova per le ferrovie ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL MONITORE

Traforo del Sempione.

La perforazione meccanica all'avanzata procede bene. La roccia è affatto asciutta e non richiede puntellature. Essa è uno schisto calcareo compatto con nodi quarzosi. Si fanno quattro attacchi al giorno, e quindi in media 4 metri di avanzamento. Mancano oggidì 184 metri (non 170 come erroneamente fu stampato nel precedente numero) sino all'incontro con l'avanzata di Briga, la quale, come si sa, è sospesa da parecchi mesi, causa le forti infiltrazioni di acque termali incontrate in contropendenza mentre si scendeva sul nostro versante. Nello stesso tempo si scavano a mano i 27 metri che si sono lasciati indietro nel tunnel I, causa la cattiva natura della roccia e le sorgenti termali.

Anche all'avanzata del tunnel II per ora si lavora a mano, ma presto vi si rimetteranno le perforatrici. Se non si incontreranno nuove sorgenti termali, tutto lascia supporre che l'incontro tanto sospirato dei due attacchi avverrà verso la metà di febbraio.

Detto incontro si effettuerà alla progressiva 9,387.40, misurata dal Portale Sud, e alla progressiva 10,382.10, misurata dal Portale Nord. La lunghezza di tutto il tunnel è quindi di m. 19,769.50, misurata tra i due portali del tunnel I.

La tratta acquifera che sul versante di Briga fece spendere i lavori di avanzata, è lunga circa 250 metri. Essa trovasi attualmente rinchiusa con due robuste porte in ferro. Tutta l'acqua ivi imprigionata (1700 mc.) si scaricherà sul nostro versante al momento dell'incontro dei due attacchi. Essa verrà a disturbare notevolmente i lavori di allargamento e muratura sul nostro versante. Si fanno i preparativi per riceverla nel miglior modo possibile.

Linee d'accesso al Sempione.

Nei giorni 28 e 29 del corrente mese, ebbe luogo, come abbiamo preannunciato, la visita ufficiale di ricognizione delle linee Domodossola-Iselle, Domodossola-Arona, e del tronco Santhià Borgomanero, non essendo ancora ultimato il tronco Borgomanero-Arona a cagione dei noti assai ardui lavori della galleria di Gattico.

Delegati dal Regio Governo furono l'ispettore superiore sig. comm. Crosa e gli ispettori capi dei Circoli di Torino e di Milano signori ing. cav. Arisi e cav. Bianchini; delegati della Società del Mediterraneo furono il signor comm. Lampugnani, direttore d'Esercizio, e il signor ingegnere cav. Biadego, capo del Servizio delle Costruzioni.

Alla visita presero però parte, come invitati, anche i rappresentanti del Comune di Torino, quale concessionario della linea Santhià-Arona e della Provincia di Milano, quale concessionaria della linea Arona-Domodossola; a rappresentare il Comune di Torino intervenne l'assessore signor ing. comm. Frescot.

L'Autorità militare era rappresentata dal signor tenente-colonnello Devalle, commissario militare di linea; completavano il corpo di visita molti altri funzionari dell'Esercizio e delle Costruzioni della Rete Mediterranea.

Il treno di visita, composto di un salone a terrazzino e di una vettura, oltre al bagagliaio, percorse il 28 la Santhià-Borgomanero, poi proseguì come treno speciale, da Borgomanero a Domodossola, per riprendere ivi la

visita della Domodossola-Iselle, rallentando e fermandosi in corrispondenza ai punti più singolari ed ai manufatti più importanti.

Altrettanto si fece il 29 per la linea da Domodossola ad Arona, la quale, insieme alla Domodossola-Iselle, formeranno due fra le linee più pittoresche dell'alta Italia.

Lo stato delle nuove linee fu riconosciuto completo e regolare e, nello stendere i verbali di visita, fu deciso di aprire all'esercizio la linea Domodossola-Arona ed il tronco Santhià-Borgomanero per il 16 gennaio 1905: così la stazione di Borgomanero farà provvisoriamente da testa di linea.

L'apertura della Domodossola-Iselle resta invece rinviata per coordinarla possibilmente coll'apertura del valico.

La visita, che lasciò in tutti un'ottima impressione, fu favorita dal tempo non troppo rigido e dalla ospitalità della Società del Mediterraneo, che, quale Società costruttrice fece gli onori di casa.

Durante le refezioni a Domodossola e a Stresa si ebbero brindisi di comune gioia e soddisfazione per il compimento delle nuove linee destinate a costituire la nuova via delle genti, nè mancarono la nota patriottica e, da parte del comm. Lampugnani, il felice augurio allegorico che, come della titanica roccia, si possa ugualmente e con non minore gloria trionfare presto del vile fango.

Il Governo e l'assetto ferroviario.

Il Governo ha fatto diramare dall'Agenzia Stefani il seguente comunicato:

« Le notizie date ieri sera dal *Giornale d'Italia* riguardo ad accordi intervenuti per l'ordinamento ferroviario, a propositi del Governo sull'ordinamento stesso, e a discussioni in argomento di ferrovie fatte nel Consiglio dei Ministri non hanno alcun fondamento ».

Il riscatto delle ferrovie.

La Commissione per il riscatto delle ferrovie si è pronunciata favorevole al riscatto delle linee: Cremona-Mantova, Palizzolo-Paratico, Chivasso-Ivrea. Ha dato invece parere contrario al riscatto delle linee Modena-Mantova, Acqui-Alessandria, Torino-Pinerolo-Torre Pellice; per quest'ultima, perchè vi è in corso il progetto di convertirla in trazione elettrica, e per le altre due in vista della possibile concorrenza della Bologna-Verona e della Ovada-Alessandria.

L'esercizio di Stato in Svizzera.

Per norma dei ferrovieri che desiderano l'esercizio di Stato non è male riprodurre il seguente ordine del giorno votato dall'assemblea generale del personale ferroviario federale svizzero:

« L'Assemblea generale V. P. S. T., composta di 1000 soci riuniti a Lucerna il 13 novembre 1904, udita la conferenza del signor Duby, segretario generale, respinge energicamente il rimprovero d'avidità che da una parte della stampa e delle autorità federali hanno in questi ultimi tempi attribuito al personale. Questo rimprovero non si basa su alcun fatto concreto.

« L'Assemblea fa sue tutte le considerazioni fatte dal conferenziere, le quali provano che la situazione finanziaria critica delle ferrovie federali deve ricercarsi altrove che nelle rivendicazioni del personale.

« Inoltre l'Assemblea constata con rincrescimento che malgrado un lavoro preliminare di quasi tre anni, destinato a regolare la questione delle Casse di soccorso e pensione del personale sotto il nuovo regime di Stato,

non si sia ancora pervenuti ad alcuna soluzione. Essa insiste perchè l'autorità competente faccia finalmente la luce su questo punto ».

><

Il bilancio di previsione 1905-1906 del Ministero dei Lavori Pubblici.

Confrontando il bilancio di previsione dell'esercizio in corso con quello del 1905-1906, si riscontra una diminuzione di L. 3,572,183.66, e cioè, mentre nel 1904-1905 il totale delle spese reali era di L. 92,826,593.80, pel 1905-1906 è di L. 89,254,410.14.

La detta diminuzione si riscontra per intero nella parte straordinaria del bilancio; ma tenuto conto della legge del quadriennio, in sostanza, invece dell'accennata diminuzione, si ha per il 1905-1906 un aumento di lire 1,394,546.34.

Ecco come sono ripartite le spese straordinarie pel 1905-1906:

Spese generali, L. 504,340; opere di Roma, lire 10,677.500; opere varie, L. 966.190. Strade: sistemazione L. 37,000; miglioramento, L. 700,000; costruzioni, L. 3,820,000; sussidi, L. 2,655,000; acque, lire 2,850,000; opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria, L. 400,000; spese comuni ad acque e strade, L. 1,240,000; bonifiche, L. 10,034.657; sistemazione idraulica della Sardegna, L. 337,500; acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele, L. 3,100,000; opere in Basilicata, L. 1,000,000; porti, spiagge, fari e fanali, L. 8,123,000; strade ferrate, L. 895,300; fondo di riserva, L. 3,133.345; spese costruzione di strade ferrate, L. 9,728,668.

Quanto alla parte ordinaria del bilancio, non sono proposte nel complesso modificazioni di spese; soltanto, per le esigenze dei vari servizi, furono variate in modo compensativo le assegnazioni dei singoli gruppi di capitoli.

><

Linea Benevento-Avellino.

(Esercizio economico).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la regolare proposta per l'attuazione, in via di esperimento, del servizio governativo sulla linea Benevento-Avellino, limitatamente ai viaggiatori. Alla proposta medesima va unito un progetto di tariffe e condizioni da adottarsi col servizio economico, che verrà fatto in relazione alla legge 9 giugno 1901, n. 220.

Col servizio medesimo i treni circolanti sulla linea Benevento-Avellino avranno due classi, e cioè la 1^a e la 3^a, ed i relativi prezzi per viaggiatore e chilometro saranno quelli di L. 0.058 per la 1^a e di L. 0.029 per la 3^a, i quali prezzi comprendono l'imposta erariale del 20%, la tassa di bollo dell'1.50% e la sovratassa per gli Istituti di previdenza in ragione del 0.50 per 0%. Per i ragazzi dai 3 ai 7 anni i prezzi stessi sono ridotti del 50%.

Potranno essere istituiti biglietti d'andata e ritorno coi consueti ribassi sui prezzi della tariffa locale.

Linee Catania-Siracusa-Licata e Valsavoia-Caltagirone.

(Esercizio economico).

S. M. ha firmato il Decreto col quale si dispone che a decorrere dal 1° gennaio 1905, e fino al 30 giugno 1905, sulle linee Catania-Siracusa Licata e Valsavoia-Caltagirone, venga applicato a titolo di esperimento, un esercizio economico limitato al servizio dei viaggiatori, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Società

esercente le Strade Ferrate della Sicilia, ed in relazione alla legge 9 giugno 1901, N. 220, colla quale fu data facoltà al Governo di procedere gradatamente, d'accordo con le Società esercenti le tre reti maggiori, all'esperimento dell'esercizio economico su linee o tratti di linee di carattere locale compresi nelle indicate reti ed aventi un prodotto lordo medio non superiore a L. 10,000 annue per chilometro.

Ai trasporti dei viaggiatori che si effettueranno sotto il regime del servizio economico, l'imposta erariale stabilita dalle leggi 6 aprile 1862 e 14 giugno 1874, N. 1945, sarà applicata in ragione del 2 0/0 sulle linee Siracusa-Licata e Valsavoia-Caltagirone, ed in ragione del 1'8 0/0 sulla linea Catania-Siracusa.

La tariffa che verrà applicata presenta una sensibilissima riduzione sui prezzi di quella normale. Le condizioni di esercizio rimangono poi invariate da quelle che sono attualmente, non applicandosi nel caso concreto il disposto del 4° alinea dell'articolo 2 della legge anzidetta.

*La registrazione dei bagagli a Torino P. N.
per stazioni svizzere.*

Col 1° di gennaio 1905 la stazione di Torino P. N. viene ammessa alla registrazione diretta dei bagagli per Lugano, Bellinzona, Lucerna, Berna, Basilea, Zurigo, Winthertur, San Gallo e Romanshorn anche per la via di Chiasso.

Per tal modo viene eliminato l'inconveniente pel quale i viaggiatori con bagaglio da Torino alla Svizzera, per la via di Milano, non correranno più il rischio di perdere a Milano la coincidenza col treno per Gottardo a motivo della rimpedimento che doveva effettuarsi in questa ultima stazione del proprio bagaglio, perdita di coincidenza che si verificava assai di frequente stante il breve intervallo di tempo che corre fra l'arrivo del treno di Torino a Milano e la partenza di quello per Gottardo.

*Servizio cumulativo ferroviario marittimo
tra le Secondarie Sarde ed il Continente.*

Sappiamo che quanto prima le Ferrovie Secondarie della Sardegna saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo tra la Sardegna ed il Continente in conformità alla tariffa attuata nel novembre 1898. Le tariffe che all'uopo saranno adottate, avranno le stesse basi di quelle in vigore per i trasporti fra le reti continentali, la Sicilia e la Compagnia Reale Sarda, salvo a tener conto del diverso tipo del materiale mobile delle Secondarie della Sardegna.

Al riguardo sappiamo che dalla Mediterranea, dirigente del servizio del quale trattasi, si sta compiendo le necessarie pratiche con le Amministrazioni interessate per attuare al più presto il desiderato provvedimento.

Deficienza di carri alla Sicilia.

Siamo informati che la Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia, presso la quale la Camera di Commercio di Palermo ebbe a lamentare la insufficiente disponibilità dei carri ferroviari destinati al trasporto dei prodotti agricoli, ha dichiarato che, per sopperire nel miglior modo possibile alle aumentate esigenze del traffico, essa ha preso a nolo 190 vagoni, dei quali 110 di tipo refrigerante da servire per gli agrumi diretti in continente ed all'interno.

Nessun carro di nuova fornitura la detta Società ha finora ricevuto, essendo tuttavia in corso di costruzione

quelli commissionati in numero di 250. Si è perciò che quell'Amministrazione, preoccupata dell'aumento delle richieste di carri per l'attuale campagna agrumaria, ha rappresentato al Ministero dei Lavori Pubblici il bisogno assoluto che la dotazione di quella rete venga aumentata di 543 carri oltre a quelli commissionati, i quali sono indispensabili per vincere le difficoltà in cui si esplica in atto il servizio per la deficienza dei carri merci.

La convenzione internazionale di Berna.

Sappiamo che l'Ufficio centrale di Berna ha informato gli Stati partecipanti alla convenzione internazionale di Berna che è sua intenzione di sottoporre prossimamente al Consiglio federale svizzero una proposta avente lo scopo di disporre che la seconda conferenza di revisione della detta convenzione internazionale per i trasporti di merci per ferrovia abbia a riunirsi a Berna il 4 luglio 1905, non potendolo nel mese di giugno, a causa che in quell'epoca le Camere federali, il Consiglio Nazionale ed il Consiglio di Stato tengono le loro sessioni; e pertanto vi sarebbero numerosi inconvenienti, qualora la conferenza anzidetta sedesse contemporaneamente.

Provvedimenti del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con due suoi recenti decreti il Ministro dei Lavori Pubblici ha provveduto: 1) a modificare la composizione della Commissione incaricata di esaminare le domande degli ex impiegati straordinari delle costruzioni ferroviarie governative, i quali aspirano al sussidio continuativo annuale; 2) ad una nuova ripartizione dei servizi della Direzione dei Ponti e Strade presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

Su proposta di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, sono stati approvati per Decreto Reale i seguenti provvedimenti:

1) Venne approvato il regolamento contenente le norme per la concessione dei sussidi per lavori di difesa delle strade provinciali e comunali e degli abitati contro le frane e le corrosioni dei fiumi e torrenti;

2) Sono stati assegnati i sussidi iscritti in apposito elenco a favore di vari Comuni del Regno per la costruzione di strade comunali obbligatorie nella complessiva somma di L. 298,705.

L'Acquedotto Pugliese.

(Gara internazionale).

Stante l'importanza tecnico-finanziaria e la specialità della grande opera, ne riferiamo in questo posto le più ampie indicazioni.

Presso il Ministero dei Lavori Pubblici in Roma, il 3 maggio 1906, alle ore 10 ant., avrà luogo la gara internazionale, a schede segrete, all'incanto definitivo per la concessione della costruzione ed esercizio dell'Acquedotto Pugliese, con derivazione di acque dalle sorgenti del Sele a Caposele, per complessive L. 125,000,000. Ribasso L. 500,000. Cauz. L. 6,000,000. Deposito provv. L. 1,000,000. Offerte fino al 2 maggio. Domande d'ammissione fino al 21 febbraio. Consegna lavori 11 anni.

Disposizioni principali della concessione. — L'Acquedotto dovrà constare di un canale principale in muratura, capace di derivare non meno di 4 mc. d'acqua al minuto secondo, distribuendola a tutti i Comuni delle Provincie di Bari e Lecce ed a quelli della Provincia di Foggia, alle frazioni di tutti i Comuni medesimi ed ai Comuni di altre Provincie indicati all'art. 13 del regio

lamento, mediante diramazioni e canali secondari capaci di fornire non meno di 40 a 90 litri al giorno per abitante, secondo l'importanza dei Comuni e giusta le categorie stabilite nel citato regolamento.

La concessione avrà la durata di 90 anni.

Lo Stato corrisponderà la somma di 125 milioni, diminuita della somma risultante dall'offerta di ribasso a titolo di concorso del Consorzio nella spesa dell'Acquedotto.

Detta somma di L. 125 milioni trovasi già per 2 milioni inscritta in apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per gli esercizi finanziari 1903-1904 e 1904-1905; gli altri 123 milioni verranno analogamente iscritti e ripartiti nel bilancio stesso.

Il pagamento del contributo consorziale comincerà durante la costruzione e sarà fatto dallo Stato a misura dell'avanzamento dei lavori e nei limiti delle somme come sopra stanziato in ciascun esercizio, alle quali saranno aggiunte quelle rimaste eventualmente disponibili nei precedenti esercizi.

Il concessionario dovrà eseguire a suo esclusivo carico ed in conformità dei progetti esecutivi, da compilarsi ed approvarsi nei modi prescritti dal capitolato, le canalizzazioni nell'interno degli abitati per uno sviluppo complessivo non superiore ad 800 km.

Sempre quando sia garantito per un decennio un utile netto annuo non inferiore al 5 0/0 del capitale necessario per l'esecuzione dei relativi lavori, egli sarà inoltre obbligato ad estendere la sopraddeitata canalizzazione, restando a suo carico la costruzione e la manutenzione delle opere a tale scopo eseguite.

Entro l'abitato dei Comuni, il concessionario sarà tenuto a collocare fontanine pubbliche in ragione di una per ogni 2500 abitanti nei centri che ne contano 20.000, una per ogni 1500 nei Comuni di popolazione compresa fra 10 e 20.000 abitanti, ed una per ogni 1000 abitanti o meno nei centri minori.

L'acqua consumata sarà pagata dai Comuni ai prezzi della tariffa.

Altre utili informazioni. — La legge 8 luglio 1904, che, a parziale modificazione della precedente 26 giugno 1902, dispone all'art. 1° che il pagamento delle annuità del concorso dello Stato e delle Provincie al concessionario, incomincerà durante la costruzione e sarà fatto a misura dell'avanzamento dei lavori e nei limiti della somma di 125 milioni iscritta nella parte straordinaria del Ministero dei Lavori Pubblici e ripartita come segue: un milione per ciascuno dei due esercizi 1903-1904, 1904-1905; 3 milioni per ciascuno dei tre esercizi successivi; 7 milioni per anno per 12 esercizi dal 1908-1909 al 1919-1920, ed annui 7.500.000 lire nei quattro esercizi dal 1920-1921 al 1923-1924.

Ha aggiunto il nuovo precetto legislativo che quando, nel caso di mancanza di aspiranti, non possa aver luogo la concessione all'industria privata, la somma di 125 milioni, ripartita nel modo suaccennato, sarà impiegata nella costruzione dell'Acquedotto, escluse le opere di canalizzazione negli abitati, alle quali sarà provveduto a spese dei Comuni che intendono eseguirle. Per sopperire a tali spese, potranno essere concessi agli stessi Comuni, dalla Cassa Depositi e Prestiti, mutui all'interesse del 2 1/2 0/0. La differenza fra questo saggio e quello normale sarà sostenuta dal bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici. Sarà poi provveduto a quanto occorre per l'esercizio del-

l'Acquedotto, e per le manutenzioni e riparazioni con altra legge.

Per la nuova gara (3 maggio) l'Ufficio speciale per l'Acquedotto Pugliese al Ministero dei Lavori Pubblici, per cura specialmente dell'avv. cav. Gennaro Di Scanno, segretario dell'Ufficio stesso, ha riunita in un volume la parte di leggi e regolamenti che disciplinano la gara internazionale, il modo di costruzione, manutenzione ed esercizio della rilevante opera. Sono ivi raccolte le leggi 26 giugno 1902 ed 8 luglio 1904, il regolamento e capitolato per l'Acquedotto di che trattasi e l'avviso di gara internazionale.

*

Il Ministro dei Lavori Pubblici, nell'intento di facilitare il compito al concessionario per la compilazione di tutti i progetti esecutivi nell'acquedotto, ha fatto iniziare gli studi per l'esecuzione della grande galleria dell'Appennino, la quale dovrà condurre le acque del versante Tirreno a quello Adriatico; sta facendo impiantare le stazioni pluviometriche nel bacino del Sele; ed eseguire i lavori di sistemazione forestale ed idraulica e di rimboschimento nella zona di protezione delle sorgenti dell'acquedotto.

I prodotti delle Ferrovie italiane dal 1° luglio al 30 novembre 1904.

Dal prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Strade Ferrate costituenti le Reti principali Mediterranea, Adriatica e Sicula e delle altre Ferrovie del Regno, compilato dal R. Ispettorato Generale dal 1° luglio al 30 novembre 1904, in confronto con quelli dello stesso periodo dell'esercizio precedente togliamo le cifre seguenti:

RETE MEDITERRANEA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suddetto a L. 72,345,365 contro L. 69,527,802 nel periodo corrispondente dell'anno scorso, con un aumento quindi di L. 2,817,563.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 18,498,696.

Per la *Rete secondaria* L. 3,108,437, contro 2,953,779 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento quindi di L. 154,658.

RETE ADRIATICA. — Per la *Rete principale* complessivamente, per il periodo suindicato, i prodotti ascensero a L. 68,213,512 contro L. 64,733,639, nel corrispondente periodo dell'esercizio 1903-904. Vi ha quindi un aumento di prodotto di L. 3,479,882.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 17,502,520.

Per la *Rete secondaria* L. 5,322,098 contro L. 5,415,277 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente e con una diminuzione di L. 93,179.

RETE SICULA. — Per la *Rete principale* i prodotti ammontarono nel periodo suindicato a L. 4,602,250 contro L. 4,372,133 nel periodo corrispondente dell'esercizio 1903-904, con un aumento di L. 230,117.

La *partecipazione dello Stato* su questi prodotti ascende a L. 51,711.

Per la *Rete secondaria* L. 1,319,557 contro 1,223,930 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente, con un aumento di L. 95,627.

Lo Stato complessivamente partecipa ai prodotti delle tre Reti secondarie nella somma di L. 8,700,382.

Da tali cifre per i primi cinque mesi dell'esercizio finanziario 1904-905 risulta un maggior prodotto di lire 6,684,668 per le tre grandi Reti, principali e secondarie.

*Ferrovie del Mediterraneo.**(Contratti da approvare).*

La Società Mediterranea ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate i contratti stipulati con le Ditte sottonominate per la fornitura dei seguenti materiali:

Grazer Waggon und Maschinen Fabrik A. G. vormals J. Weitzer, di Graz, per la fornitura di otto carrozze miste di prima e seconda classe di tipo intercomunicante, con terrazzini di estremità, a due assi, quattro compartimenti viaggiatori ed una ritirata, con freno a vite, freno continuo automatico sistema Westinghouse, illuminazione elettrica e riscaldamento a vapore, serie AB-FC-Sre, al prezzo di L. 22,620 per ciascuna carrozza;

Società Italiana Ernesto Breda, di Milano, per la fornitura di 16 carrozze miste di prima e seconda classe, come sopra, per il prezzo di L. 25,750;

Ing. Romano Righi, di Reggio Emilia, per la fornitura di 18 bagagliai di tipo intercomunicante, con terrazzini e compartimento postale, a due assi, serie DU-FC-Se, al prezzo di L. 10,843 e 10,742, corrispondenti ad ogni lotto di nove bagagliai e per ogni bagagliaio.

*Ferrovie della Sicilia.**(Progetto ricostruzione viadotto Ficcarazzi).*

La Società Sicula ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato il progetto per la ricostruzione completa del viadotto di Ficcarazzi, al km. 10.463 della linea Palermo-Porto Empedocle, per l'ammontare di L. 300.000.

*Ferrovie dell'Adriatico.**(Contratti da approvare).*

La Società Adriatica ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il contratto stipulato con la Ditta Ortensio Scardovi, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento del rilevato stradale fra i km. 91.481 e 95.120 della linea Bologna-Otranto.

La medesima Società ha presentato all'approvazione del R. Ispettorato il contratto stipulato con la Ditta Officine Meccaniche (già Miani, Silvestri e C. A. Grondona e Comi e Comp.) di Milano, per la fornitura di 12 locomotive-tenders.

(Gare provvisoriamente aggiudicate).

Presso la Direzione dei Lavori della Rete Adriatica, in Ancona, il 27 dicembre ebbero luogo le gare per l'appalto dei seguenti lavori:

Impianto della tettoia in legno sul piano caricatore della stazione di Molfetta, per l'importo di L. 5000. Delle 12 Ditte ammesse alla gara, 7 presentarono offerte variabili dal 3.10 al 21.25 0/0 e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Benedetto Lasciarrea di Trani;

Sistemazione della copertura della rimessa locomotive della stazione di Fabriano, per l'importo di L. 6500. Delle 14 Ditte ammesse alla gara, 5 presentarono offerte variabili dal 6.71 al 20.92 0/0 e l'appalto rimase provvisoriamente aggiudicato alla Ditta Alfredo Ferrari di Modena, quale migliore offerente.

Il 28 corrente, presso la Società Adriatica, ha avuto luogo la gara per la fornitura di 12 locomotive con tenders. Delle 5 Ditte ammesse alla gara, 4 presentarono offerta e la fornitura rimase provvisoriamente aggiudicata alla Società Italiana Ernesto Breda per costruzioni mec-

caniche, di Milano, la quale fece il prezzo di L. 1.79 al chilogramma per le locomotive, e di L. 1 per ogni chilogramma per i tenders.

*Proposte di nuovi lavori**presentate all'approvazione del R. Ispettorato Generale.*

RETE MEDITERRANEA:

Riparazione dei danni causati da piene del torrente Sant'Anna presso il km. 289 della linea Battipaglia-Reggio, fra le stazioni di Monteleone e di Briatico per L. 53,000.

Impianto della biglietteria militare nella stazione di Torino Porta Nuova, per L. 720.

Sistemazione dello scolo delle acque affluenti al sottovia Mandrione al km. 3.298 della linea Roma-Napoli, per L. 4500.

Sistemazione dei lanternini della grande tettoia della stazione di Roma-Termini, per L. 40,000.

Demolizione e ricostruzione del cavallavia Bianchetti nella stazione di Genova Piazza Principe, per L. 78,300.

Applicazione della condotta del riscaldamento a vapore del diametro di mm. 54 con raccordi tipo Paris-Lyon-Méditerranée ad 8 carrozze onde renderle atte al servizio cumulativo colla Paris-Lyon-Méditerranée, per L. 4150.

Provvista di minuto materiale metallico d'esercizio per l'impianto della nuova linea Domodossola-Iselle, per lire 35,688.

Prolungamento del binario-tronco nella stazione di San-nazzaro, per L. 11,250, oltre il materiale metallico di armamento.

Demolizione e ricostruzione a fasci di rotaie del ponticello al km. 266.670 della linea Taranto-Reggio fra le stazioni di Roccabernarda e di Botricello, per L. 830.

Costruzione delle briglie sulla falda rocciosa a destra in corrispondenza al km. 121.610 e sottomurazione dei massi pericolanti al km. 121.800 della linea Eboli-Metaponto, per L. 870.

RETE ADRIATICA:

Impianto di dischi ripetitori in precedenza dei dischi di protezione della stazione di Brescia verso Milano ed Iseo, per L. 3500.

Costruzione della platea di lavaggio dei carri per il trasporto di bestiame nelle stazioni di Mantova e di Suzara, per L. 10,730.

Trasformazione della piattaforma da metri 4.50 esistente sul binario merci della stazione di Vasto, per lire 2300.

Spostamento del disco girevole verso Roma della stazione di Laterina munendolo di suonerie elettriche di controllo, per L. 960.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Parma, per L. 219,600, di cui L. 77,600 per i lavori da appaltarsi.

*Proposte di nuovi lavori**approvate dal R. Ispettorato Generale.*

RETE ADRIATICA:

Costruzione degli impianti occorrenti per la disinfezione dei carri per il trasporto del bestiame nella stazione di Milano Porta Romana, L. 10,150.

Consolidamento e difesa al ponte sul torrente Torre, al km. 133.730 della linea Mestre-Cormons, L. 13,000.

Impianto di due suonerie elettriche di controllo al disco verso Castellammare Adriatico della stazione di Torino di Sangro, L. 660.

Esecuzione dei lavori per la rifornimento accelerata dei tenders dei treni diretti e direttissimi nella stazione di Pordenone, L. 12,400.

Sistemazione ed ampliamento dell'officina per la manutenzione dei tachimetri nella stazione di Bologna, lire 25,300.

Sostituzione della piattaforma esistente nello scalo Mascarella della stazione di Bologna con quella da togliersi d'opera nella stazione di Cesenatico, L. 660.

Ampliamento e sistemazione dei cessi isolati della stazione di Bagni sulla linea Roma-Sulmona, L. 2410.

Sistemazione dei segnali a disco girevole nelle stazioni di Pescara, Chieti, Alanno, San Valentino, Bussi, Popoli e Pentima, L. 5250.

Abbattimento e sottomurazione di massi instabili esistenti sulle falde motane fra i km. 145.147, 151.153 e 159.160 della linea Roma-Sulmona, L. 1310.

Lastriatura d'un tratto di marciapiedi nella stazione di Brindisi Superiore, L. 1980.

Impianto nelle officine del materiale mobile di Verona, del macchinario della soppressa officina elettrica di Poggio Rusco, L. 31,000.

Riparazione dei danni prodotti dalle piene del Candellaro fra i km. 20.600 e 23.700 della linea Foggia-Manfredonia, L. 26,453.

Sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Treviso, per L. 33,650.

Sistemazione del piazzale per le merci nella stazione di Motta di Livenza, per L. 1660.

Ampliamento e sistemazione del servizio merci nella stazione di Gualdo Tadino, per L. 19,450.

Sistemazione del viadotto sul vallone Mandra delle vacche al km. 134.263 della linea Roma-Sulmona, per L. 9900.

Impianto di nove gruppi telegrafici sulle linee Treviso-Belluno e Venezia-Mestre-Conegliano, per L. 3977.

Lavori di difesa contro la penetrazione delle zanzare in alcuni fabbricati su tronchi di linea della Rete Adriatica compresi in zone dichiarate malariche, per L. 69,500.

RETE MEDITERRANEA:

Acquisto e posa in opera di un carrello trasbordatore da 25 tonn. nella stazione di Napoli Centrale, per L. 6206. e L. 1794 a carico della Società Adriatica.

Scambio fra loro delle caldaie scaldapiedi nelle stazioni di Borgotaro e di Pontremoli, per L. 190.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia elettrica Varese-Luino. — Il 27 corr. con l'intervento di un'ottantina d'invitati ebbe luogo una corsa di prova della nuova linea elettrica Varese-Luino.

Il treno fino a Cunardo fu trainato dalla forza elettrica, e da questa stazione, per la mancanza di qualche lavoro di finimento, da una locomotiva a vapore a Luino. La corsa ebbe soddisfacente successo. E' imminente la visita ufficiale di ricognizione della linea per parte dei rappresentanti dell'Ispettorato governativo col concorso di quelli della Società per le ferrovie e tramvie elettriche varesine e di altri interessati.

Ferrovia Circumvesuviana. — Il 28 corrente, come preannunciammo, si è inaugurata la ferrovia elettrica circumvesuviana Napoli, Barra S. Giorgio a Cremano, Bellavista, Pugliano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Boscorease, Boscoreale, Pompei, Valle di Pompei.

Rappresentava il Ministro dei LL. PP. il comm. Zocchi del R. Ispettorato.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1904.* — Nella decade 11-20 dicembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,867,547, con un aumento di L. 195,100.79 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1904 si ragguaglia a L. 84,739,205, presentando un aumento di L. 3,220,593.23 in confronto del periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1904.* — Nella decade dall'11 al 20 dicembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate dell'Adriatico (Rete principale e Rete complementare) ascesero a lire 4,272,178.45, con un aumento di lire 311,391.82 su quelli ottenuti nella corrispondente decade dell'esercizio precedente.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 dicembre 1904 si ragguaglia a L. 153,184,377.13, e presenta un aumento di L. 8,655,094.94 in confronto del corrispondente periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1904.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre 1904 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 388,034, e presentano un aumento di L. 22,375 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1904 ammontano a L. 6,452,200, con un aumento di L. 341,396 in confronto del corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Roma-Civita Castellana. — La Società per la tramvia Roma-Civita Castellana, costituita a Bruxelles dai signori: Emile Luet, senatore presidente, E. Ryckaert, consigliere delegato, avv. U. Midozzi, sindaco di Civita Castellana, E. Renders di Bruxelles, ing. E. Jonaux ed ing. cav. E. Angeletti direttore, ha stipulato i contratti per la pronta esecuzione dell'opera.

L'ing. R. Lenner insieme con la ditta Gadda e C., Brioschi, Finzi e C., ha assunto la costruzione della centrale autonoma per l'esercizio della tramvia; e la Società Westinghouse la costruzione della linea e delle vetture automotrici e delle locomotive.

Il materiale mobile di rimorchio sarà costruito dalla ditta Tabanelli e C. di Roma. Le rotaie saranno fornite dalla Siderurgica di Savona.

Lo scartamento della linea è di 1 m.

Le rotaie pesano 21 kg. e saranno posate su traverse di quercia da m. 1.80 x 0.12 x 0.18.

La massima pendenza si ha presso Civita Castellana ed è del 72.5 per mille lungo un tratto di soli 450 m.

La centrale sarà costruita a Ponte Milvio, e cioè al 6° km. da Roma, ed avrà la potenza di 375 cavalli ottenuta con motori a gas povero.

La corrente prescelta è la monofase a 25 periodi a 6500-6000 volt pel tratto da ponte Milvio a Civita Castellana. Da Roma alla centrale il potenziale sarà di 250 volt.

La linea aerea sarà isolata in porcellana e il filo di trolley da 8 mm. sarà sospeso, non a catenaria, come nei recenti impianti monofasi dall'A. E. G., ma col solito sistema usato finora per le tramvie.

Su tutti i 48 km. di linea ad alta tensione che corrono dalla centrale a Civita Castellana non si avrà nessun alimentatore e nessun trasformatore.

Per assicurare il pubblico e il materiale da possibili danni un filo pilota seguirà tutta la linea ad alta tensione e azionerà un interruttore automatico destinato a togliere la corrente nel caso che il filo di trolley venga accidentalmente a rompersi.

Le vetture automotrici avranno due motori da 40 cavalli ognuna, a 250 volt., e saranno provviste di un autotrasformatore e di un regolatore di velocità ad induzione.

Si avrà poi un trasformatore speciale per l'illuminazione e pel compressore del freno ad aria.

La linea ed il materiale mobile dovranno essere consegnati fra 10 mesi circa.

Tramvie interprovinciali venete. — Il Comitato per le tramvie interprovinciali è riuscito solenne. Intervengono l'on. Rizzo, molti consiglieri provinciali e molti sindaci. Presiedeva il signor Angelo Schilleo.

I sindaci di Vittorio e Conegliano sostengono validamente la necessità di una linea tramviaria fra Conegliano, Maren, Vazzola e Tezze, osteggiano visibilmente l'iniziativa già maturata e votata da quasi tutti i Comuni della linea Pieve di Soligo e Oderzo.

Il cav. Giangiuseppe Felissent, presidente del Comitato espone spiegazioni e argomenti ispirati alla praticità delle cose e fu spesso applaudito per le sue argomentazioni.

L'ing. Goriello dichiarò che il gruppo da lui rappresentato è disposto a costruire anche la linea Tezze-Conegliano per Maren, purché gli si dia la strada adatta, notando in essa molte curve e strettezze.

Viene all'unanimità votato un ordine del giorno del cavalier Prandini per la linea Pieve di Soligo-Oderzo. L'adunanza si scioglie fra entusiastiche ovazioni al conte Felissent, benemerito presidente del Comitato.

Tramvia elettrica S. Secondo-Pinerolo. — Di questi giorni a Pinerolo si è costituito un Comitato per fare tutte le pratiche necessarie alla concessione e costruzione di una tramvia elettrica S. Secondo-Pinerolo.

Tramvia elettrica Gallarate-Cassano-Magnago. — Per istituire dei facili mezzi di comunicazione fra Gallarate e Cassano-Magnago da tempo si studia e propone.

Ora la Giunta di Cassano decise di risolvere il problema con una tramvia a scartamento ordinario ed a trazione elettrica, esercitata direttamente dal Comune, sotto la precisa forma di servizio municipalizzato.

La progettata ferrovia dovrebbe prendere le mosse da Cassano, correndo a fianco al torrente Rile e poi sulla strada provinciale fino al cavalcavia della stazione ferroviaria di Gallarate, per un tratto di circa 2885 metri.

Il servizio passeggeri sarà fatto da carrozze automotrici di 42 posti ciascuna, ed il servizio merci, che verrebbe ad essere il più proficuo, seguirebbe con carri rimorchiati dalle suddette carrozze. La linea sarà in immediata congiunzione colla Rete Mediterranea, sulla quale si condurranno i carri mediante piattaforma girevole.

Il preventivo della spesa totale di impianto della costruenda tramvia ascende a L. 194,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di ottobre 1904.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (276 chilometri), nel mese di ottobre 1904, confrontato con quello dello stesso mese 1903, fu il seguente:

	1904	ottobre	1903
Passeggeri trasportati . Num.	260,000		252,438
» introito . . . L.	746,000		729,058.89
Bagagli e cadaveri . . Tonn.	835		877
» introito . . . L.	77,500		79,278.41
Bestiame trasportato . Capi	14,465		20,502
» introito . . . L.	56,500		83,505.98
Merce trasportata . . Tonn.	120,500		130,166
» introito . . . L.	1,240,000		1,371,823.10
Introito complessivo . »	2,120,000		2,263,666.38
» chilometrico . . »	7,681.16		8,201.69
Proventi diversi . . »	80,000		68,673.05
Introito generale . . »	2,200,000		2,342,339.43
Spesa complessiva . . »	1,200,000		1,177,859.06
» chilometrica . . »	4,347.83		4,267.60
Introito netto . . . »	1,000,000.00		1,164,480.37

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Il traforo delle Alpi orientali* — Giovedì della scorsa settimana si tenne a Berna una conferenza dei deputati alle Camere federali dei Cantoni interessati nel traforo delle Alpi orientali. Erano rappresentati sette Cantoni, e Zurigo ed Appenzello R. E. avevano mandato la loro adesione. I membri della conferenza esaminarono la situazione fatta al progetto di traforo delle Alpi orientali dal progetto del Consiglio federale che accorda alle Strade ferrate federali un monopolio di costruzione delle linee del gran traffico.

Costituirono un Comitato incaricato di assumere delle informazioni complementarie sull'applicazione di questo progetto. Questo Comitato si porrà ufficialmente in relazioni coi Bernesi, in vista di una comune azione.

Ferrovie Ungheresi. — *Le vetture automobili.* — Il Ministro del Commercio ungherese ha l'intenzione di acquistare circa trecento vetture automobili per essere impiegate sulle ferrovie di questo paese. La Casa Ganz et C. di Budapest ha già ricevuto una ordinazione per 120 di queste vetture, di un valore di circa 4,300,000 franchi. Questa somma sarà pagata ratealmente. Si propone di mettere in marcia queste vetture, oltre i treni ordinari indicati, ogni volta che il bisogno del traffico lo esigerà.

Ferrovie Inglesi. — *Nuova linea nel Nord.* — La costruzione di una nuova linea attraversante il nord dell'Inghilterra è presa in seria considerazione. Si tenne in ottobre scorso, a Sunderland, una riunione di personalità interessate, la quale si occupò del piano di una comunicazione ferroviaria fra la costa est e la costa ovest. La nuova linea deve riunire il porto est di Sunderland al porto ovest di Barrow, per Darlington e Richmond. Un Comitato fu costituito colla missione di realizzare l'esecuzione di questo piano, che è accolto con molto favore nei distretti dell'ovest.

Ferrovia nell'Africa del Sud. — Il Console generale del Belgio a Johannesburg informa che, d'accordo con Lord Milner, il Commissario della « Central South African Railways » firmò un contratto con diversi costruttori di Johannesburg per la costruzione di una ferrovia da Springs a Wiltank.

GL'imprenditori hanno quattro mesi di tempo per costituire una Società la quale dovrà essere registrata nel Transvaal, ed il cui capitale-azioni non potrà sorpassare le 350,000 sterline, senza l'autorizzazione scritta del Commissario stesso.

Sono progettate diverse altre linee che non tarderanno ad essere poste in costruzione.

C'è accordo perfetto tra Lord Milner ed i Consigli intercoloniali per coprire l'Africa del Sud di una rete ferroviaria completa.

Ferrovie dell'Argentina. — Il Governo Argentino ha approvato la costruzione della ferrovia da S. Cristobal a Santa Fè (prolungamento della ferrovia dello Stato « Central-Norte »). Questa linea, dello scartamento d'un metro, deve avere uno sviluppo di circa 180 chilometri. Il tracciato ed i piani definitivi saranno stabiliti dalla Direzione generale delle vie e comunicazioni.

Il concessionario s'incarica della costruzione e della fornitura del materiale fisso e rotabile necessario. Il costo totale dei lavori non può superare la somma di 2,500,000 piastre oro, cioè 14,000 piastre oro per chilometro.

Ferrovie del Messico. — *Il Diario* del 26 ottobre contiene il testo di una concessione accordata a José H. Hampson per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia a scartamento di 1.435 da Rancho del Garda, distretto federale, alla Canda di Nopoma, nello Stato di Morelia. Il concessionario ha cinque anni per importare in franchigia il suo materiale.

Notizie Diverse

Manipolazione dei bagagli in Prussia.

In presenza dei numerosi reclami fatti dai viaggiatori sul modo con cui sono trattati i bagagli, il Ministro dei Lavori Pubblici in Prussia ha ricordato la sua circolare del 24 ottobre 1885, nella quale segnalava la mancanza di riguardo degli agenti ferroviari verso i bagagli ed i danni che possono risulterne tanto per i viaggiatori quanto per l'Amministrazione ferroviaria resa responsabile. Raccomandava pure di dare delle istruzioni al personale sul modo di portare e sollevare i bagagli senza lasciarli sdrucchiolare o cadere.

Il gas fabbricato coi residui del petrolio.

— In una recente mostra fatta nell'adunanza della Società dei lavoratori del piombo germanici, era oggetto di molta attenzione un'invenzione del chimico Blau di Ausburgo per la fabbricazione di gas dai residui del petrolio ed altri olii pesanti minerali.

L'inventore spiegò che tale gas può essere fabbricato con pochissima spesa dove c'è abbondanza di petrolio, e può essere trasportato da un luogo all'altro in cilindri tanto facilmente quanto il gas acido carbonico.

Il gas stesso può servire per illuminazione di chiese, magazzini, case isolate, ed in piccoli serbatoi può anche essere usato per illuminazione di automobili; mentre per la sua luce fulgidissima serve ottimamente per illuminare le vie.

L'avvenire dell'elettro-siderurgia. — Continuano competenti tecnici ad occuparsi con attività per giungere a risolvere le difficoltà economiche che si oppongono all'impiego del forno elettrico per la produzione della ghisa, del ferro, dell'acciaio.

Il prof. Neumann di Darmstadt, che ha riassunte e discusse le pubblicazioni apparse su codesto argomento, lamenta come sulle proprietà fisiche dei prodotti siderurgici ottenuti nel forno elettrico non si abbiano che scarse notizie.

Le leghe del ferro cogli altri metalli si distinguono da quelle ottenute nell'alto forno per la maggiore purezza e per il minore contenuto di carbonio. Ciò vale per il ferro-silicio, il ferro-tungsteno, il ferro-vanadio, il ferro-cromo ed il ferro-titanio.

Come è noto, coi metodi usuali l'elemento che maggiormente influisce sul costo, tanto nella produzione della ghisa, come nella conversione di questa in acciaio, è il carbone. Coi nuovi metodi l'energia elettrica dovrebbe sostituire quella termica e perciò la determinazione del costo della corrente e del rendimento del forno elettrico rappresentano i fattori che importa sopra tutto di accertare. Per la riduzione di una tonnellata di ossido ferroso ferrico occorrono 317 kg. di carbonio puro ed un consumo di 1,213,139 calorie per il riscaldamento, cioè 1403 kilowatt-ora. Siccome però i minerali sono accompagnati dalla ganga, la quale contiene sostanze riducibili e che vogliono essere scorificate, così tenendo conto anche dell'ossido di carbonio che sfugge incombusto, si ammette che l'energia richiesta per fornire il calore sufficiente non sia minore di 2000 kilowatt-ora.

Tralasciando di considerare nei loro rilievi completamente tecnici altri esperimenti fatti e proseguiti costantemente, si può concludere che nella siderurgia, l'energia elettrica non può essere utilmente impiegata se non per quelle operazioni termiche che non possono essere condotte negli alti forni e nei forni a suola, muniti di recuperatori e per ciò oggi coi documenti venuti in luce possiamo ripetere con maggiore fondamento che l'avvenire sarà limitato alla produzione di quegli acciai speciali la cui natura esige determinate condizioni ed il consumo non è tale da rendere consigliabile l'applicazione dei mezzi attuali per ottenere la ghisa ed il ferro.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Mineo — Catania (7 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione con lastricazione di quella via interna denominata Trinacria, per L. 18,559. Dep. provv. L. 600. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 300 giorni.

Municipio di Piazzolo — Bergamo (9 gennaio, ore 10). — Appalto delle opere di miglioria dell'acquedotto comunale, per L. 3221.27. Dep. provv. L. 300.

Municipio di Pesaro (10 gennaio, ore 12, migl. di vent.). — Appalto dei lavori per la costruzione di un fabbricato per le scuole elementari maschili da erigersi nell'area del baluardo di Santa Chiara, provv. agg. al sig. Mariano Nardi, per L. 51,796.76. Deposito provv. L. 5179.

R. Prefettura di Potenza (10 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di variante al tronco della strada nazionale n. 58, compreso fra la taverna Acinello e la provinc. 209 per l'attraversamento con viadotto a travata metallica della frana porcellini (esclusa la travata metallica) per riparare ai danni prodotti dalle alluvioni e frane del 2° semestre 1903, per L. 30,919.69. Dep. provv. L. 2000. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 8 mesi.

R. Prefettura di Reggio Calabria (11 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori diretti a riparare e garantire da danni il tronco della strada nazionale n. 62, compreso fra la sponda destra del Messina e l'innesto della comunale per la stazione ferroviaria di Rosarno, per L. 14,900. Dep. provv. L. 750. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 5 mesi. Docum. fino al 3 gennaio.

R. Prefettura di Potenza (11 gennaio, ore 10, un. defin.). — Appalto dei lavori per ripristino del transito interrotto fra i ponticelli n. 9 e 15 sul tronco dal Ponte Sinni alla stazione di Novarisi lungo la naz. 59, in seguito alle alluvioni del 2° semestre 1903, per L. 30,225. Dep. provv. lire 1500. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori 10 mesi. Docum. fino al 2 gennaio.

— (12 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di sistemazione e consolidam. del ponte sul Vellone Pico lungo il 5° tronco della strada nazionale n. 58, danneggiata dalle alluvioni e frane del 2° semestre 1903, per L. 27,903.43. Dep. provv. L. 1400. Cauz. decimo. Ultimaz. lavori mesi 8. Docum. fino al 3 gennaio.

R. Prefettura di Grosseto (12 gennaio, ore 10.30). — Appalto dei lavori per la ordinaria manutenzione dei corsi d'acqua Bruna, Mollarella, Fossa, e suoi influenti dal 1° luglio 1905 al giugno 1908, per L. 103,500, delle quali L. 91,500 a base d'asta e L. 12,000 a disposizione dell'Amministrazione. Dep. provv. L. 5000. Fatali da destinarsi. Dep. spese L. 2500.

Congregazione di Carità di S. Michele di Bari — Bari (18 gennaio, ore 14, def.). — Appalto dei lavori di sistemazione di alcuni locali a pianterreno e costruz. di altri a primo piano per uso della pubblica beneficenza, per L. 11,500, provv. agg. prima al sig. Dalfino Vito fu Cesare, domic. a S. Michele di Bari, via Gioia n. 65, col rib. del 2 0/0 su L. 11,500 e quindi in grado di ventes., per L. 10,706.50. Dep. provv. L. 500.

R. Prefettura di Campobasso (14 gennaio, ore 10, sec. inc.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti alla costruzione del tratto 2° del 4° tronco della strada provinciale n. 70, compreso fra l'abitato di Vastogirardi (casa Garibaldi) e la sella Valle Ruberta di m. 3304.70, per L. 146,778.15 provv. agg. col rib. del 5 0/0 e cioè per L. 154,503.32. Consegna lavori 2 anni. Documenti fino al 15 gennaio. Dep. provv. L. 10,000. Cauz. decimo.

Amministrazione Provinciale di Alessandria (14 gennaio, ore 14, migl. di ventes.). — Appalto sessennale della manutenzione delle seguenti strade provinciali scorrenti nei circondari di Acqui e di Tortona: 1° strada Acqui Sassello, tronco unico, materiale lire 5000, giornalieri e mezzi d'opera lire 1000, totale lire 6000, provv. agg. coi ribassi dell'8 e 6 0/0 e cioè per lire 5188.80; 2° strada Alessandria-Piacenza, tronco secondo, materiale lire 2250, giornalieri e mezzi d'opera lire 700, totale lire 2950, provv. agg. coi ribassi del 32.60 0/0 e quindi al sig. Levani Pietro domiciliato a Tortona col ventesimo e cioè per lire 1889.89; 3° strada Novi-Mortara per Sale, tronco secondo, materiale lire 2800, giornalieri e mezzi d'opera lire 620, totale lire 3420, provv. agg. coi rib. del 6.50 0/0 e del 6 0/0

e cioè per lire 3005.84; 4^a strada Tortona-Rivanazzano, tronco unico, materiale lire 2000, giornalieri e mezzi d'opera lire 250, to tale lire 2250, provv. agg. col rib. del 25 0/0 e quindi al signor Cavanna Giovanni, domic. a Tortona, col ribasso del ventesimo, per lire 1603.15. Dep. provv. decimo.

R. Prefettura di Grosseto (16 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la ordinaria manutenzione delle opere di bonifica della pianura Grossetana in destra del 1^o canale diversivo e per la conduzione della bonifica stessa durante il triennio 1904-1907, provv. agg. col rib. del 5 0/0 su lire 158,940.60 e cioè per lire 150,993.57. Docum. fino al 7 gennaio. Dep. provv. lire 10,000. Cauz. decimo.

Municipio di Gemona — Udine (Consorzio Roste Tagliamento di Gemona e Osoppo) (16 gennaio, ore 10). — App. dei seguenti lavori: 1^o rialzo e robustam. difesa front. nel tratto da Ospedaletto lungo il territ. di Gemona, fino alla bocca di presa del Canale consorz. Ledra e Tagliamento, L. 47,259.51; 2^o rialzo e robust. dif. front. e costruz. nuovo arg. di conten. in territ. di Osoppo, dalla bocca di presa del Can. consorz. Ledria-Tagliam. fino al colle detto di S. Rocco, L. 55,771.39. Dep. 4500 per lotto. Cauz. dec. Ultim. lav. giorni 200. Doc. fino 7 genn.

R. Prefettura di Reggio Calabria (18 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di ampliamento del Carcere Giudiziario di Palmi (braccio cellulare, 1^o lotto), per complessive L. 82.000. Consegna lavori 20 mesi. Docum. fino al 10 gennaio. Depos. provv. L. 5000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Parma (19 gennaio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori urgenti di costruzione di una difesa in pietrame alla sponda di Po sulla fronte Sette dei Benedettini, di m. 720, presso lo sbocco della chiavica di Torricella in Comune di Sessa, per complessive L. 128,600. Offerte fino al 18 gennaio. Consegna lavori 180 giorni. Docum. fino al 9 gennaio. Dep. provv. L. 6000. Cauz. decimo.

R. Prefettura di Pisa (20 gennaio, ore 10). — Appalto dei lavori di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento degli argini destro e sinistro del fiume Tora, da m. 323 a monte del Ponte Ferretto a m. 498 a valle di quello di Stagna di m. 8400 misurati sull'arginatura destra in Comune di Collesalveti, per complessive lire 228,000. Consegna lavori 300 giorni. Docum. fino al 9 gennaio. Deposito provv. lire 11,000. Cauz. decimo. Fatali 4 febbraio, ore 12.

R. Prefettura di Lucca (25 gennaio, ore 10, un. def.). — Appalto dei lavori di rinforzo e sistemazione di un tronco dell'argine maestro a sinistra del Serchio, nella località Palazzaccio e Nave in Comune di Lucca, per lire 14,910.94. Dep. provv. lire 1000. Cauzione decimo. Consegna lavori 150 giorni.

Deputazione provinciale di Avellino (27 gennaio, ore 11, secondo inc.). — Appalto della manutenzione della strada n. 57 Mirabella-Taurasi di m. 12,035, per 5 anni e per annue lire 3174. Deposito provv. lire 300. Docum. fino al 12 gennaio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARI.

	Dicembre 24	Dicembre 31
Azioni Ferrovie Biella	L. 577	577
• • • • •		
• • • • •	460.50	462.50
• • • • •	760.25	767
• • • • •	428	428
• • • • •	413	413
• • • • •	280	280
• • • • •	682	681.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule A. B. C. D.	364.50	364.50
• • • • •	395	395
• • • • •	99	99
• • • • •	506.50	506.50
• • • • •	360.75	361.25
• • • • •	314	314.50
• • • • •	312	312.50
• • • • •	366	366
• • • • •	366	366
• • • • •	366	366
• • • • •	396	396
• • • • •	519.50	517.50
• • • • •	524	524
• • • • •	522	522
• • • • •	387	388

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

ESERCIZIO 1904-1905. — 16^a Decade — Dal 1^o al 10 Dicembre 1904

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media del chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	102,477	2,463	29,011	142,853	1,332	278,136	618	450
1903	94,199	2,407	24,560	148,692	883	265,741	618	430
Differenze nel 1904	+	8,278	+	4,451	+	12,395	+	20
PRODOTTI DAL 1 ^o LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1904.								
1904-1905	1,848,493	41,988	345,187	2,588,767	20,246	4,844,661	618	7,839
1903-1904	1,770,239	37,974	310,920	2,498,072	20,766	4,637,971	618	7,505
Differenze nel 1904-1905	+	78,254	+	84,267	+	206,690	+	334

RETE COMPLEMENTARE

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	43,593	1,185	16,359	32,985	100	94,222	482	195
1903	37,689	1,005	17,551	31,008	814	87,567	482	181
Differenze nel 1904	+	5,904	+	1,977	+	6,655	+	14
PRODOTTI DAL 1 ^o LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1904.								
1904-1905	711,111	16,029	184,137	489,324	8,739	1,409,340	482	2,924
1903-1904	670,430	14,615	155,447	465,623	5,377	1,311,497	482	2,721
Differenze nel 1904-1905	+	40,681	+	23,686	+	97,843	+	203

STRETTO DI MESSINA

PRODOTTI DELLA DECADE								
1904	4,747	362	6,161	4,406	•	15,676	28	681
1903	4,040	307	4,068	3,988	•	12,851	28	587
Differenze nel 1904	+	707	+	470	+	3,825	+	144
PRODOTTI DAL 1 ^o LUGLIO AL 10 DICEMBRE 1904.								
1904-1905	88,250	3,207	38,834	68,377	31	198,199	28	8,617
1903-1904	82,433	2,847	28,882	52,143	31	161,886	28	7,014
Differenze nel 1904-1905	+	5,817	+	16,234	+	36,313	+	1,603

SOCIETÀ ITALIANA METALLURGICA FRANCHI-GRIFFIN

SEDE IN MILANO — CAPITALE SOCIALE L. 2,000,000 INTERAMENTE VERSATO

AMMINISTRAZIONE, FONDERIE E OFFICINE: BRESCIA

ALTO FORNO E MINIERE in BONDIONE LIZZOLA e FIUMENERO

PRODOTTI SPECIALI

in ghisa di Bondione al Carbone di Legno
temprata in Conchiglia

RUOTE SISTEMA GRIFFIN BARROTTI PER GRIGLIE

Elenco Ruote Griffin ricevute in ordinazione, suddivise per diametro.

Anno	Num. totale	mm. 200-250	mm. 265-300	mm. 310-350	mm. 340-400	mm. 400-485	mm. 485-500	mm. 600	mm. 638	mm. 645	mm. 660	mm. 680	mm. 700	mm. 738	mm. 750	mm. 762	mm. 800	mm. 838	mm. 850	mm. 900	mm. 965	mm. 1000
1900 N.	2996	830	—	20 232	362	12	32	16	24	—	36	34	8	28	34	558	46	648	4	8	64	—
1901 >	3306	212	56 411	132	169	28	189	460	4	—	262	164	—	—	59	830	130	24	29	—	46	100
1902 >	6362	1007	664	372	370	697	4	516	226	—	24	86	202	—	16	486	34	580	12	8	58	—
1903 >	6896	554	1174	558	592	1200	8	489	48	—	2	124	188	—	58	664	82	68	8	16	52	12

FABBRICHE ITALIANE DI LIME ed UTENSILI

Società anonima — Capitale L. 700,000 versate.

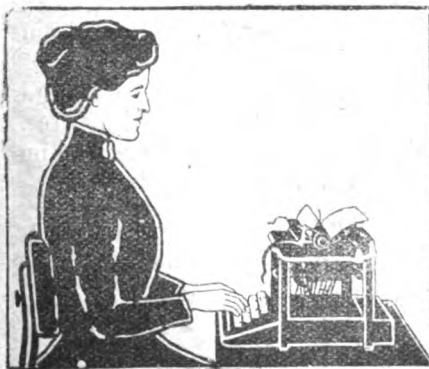
Sede in TORINO — Direzione, Amministrazione, Stabilimenti presso RIVOLI

LIME DI OGNI FORMA, DIMENSIONE ED INTAGLIO

GARANZIA ASSOLUTA di qualità superiori pari alle migliori marche estere

ACCIAI in tutti i gradi di durezza.

UTENSILI PER LA LAVORAZIONE DEI METALLI E DEL LEGNO — MACCHINE



LA MACCHINA PER SCRIVERE
Remington
è la più diffusa
IN TUTTO IL MONDO
La più pratica, la più solida,
la più perfezionata

Agente generale per l'Italia:
CESARE VERONA — Torino,
Via Carlo Alberto, 20.

MACCHI e PASSONI

Via Carlo Farini, 27 - **MILANO** - 27, Via Carlo Farini

Fabbricazione meccanica di **Bolloni, Arpioni, Chiodi da ribattere, Caviglie a vite mordente** (tirefonds) per armamento di ferrovie e tramways e costruzione di scambi, crociamenti e piattaforme, per caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc. **Officine Meccaniche** per la fabbricazione di **Macchine utensili** per la lavorazione dei metalli, come torni, trapani, limatrici, fresatrici, piallatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

Le Livret-Chaix continental renferme les services de toute l'Europe et un Guide sommaire indiquant les curiosités à voir dans les principales villes:

1^{er} vol. Services français, avec cartes des différents réseaux; prix: 1 fr. 50;

2^e vol. Services franco-internationaux et étrangers, avec carte générale des chemins de fer du Continent; prix: 2 francs.

Livret spécial pour la Suisse; prix: 0 fr. 50.

Se trouvent dans toutes les gares, et à la Librairie Chaix, rue Bergère, 20, Paris.



Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato Lire 2,500,000)

DIREZIONE in Torino
Via Ventì Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.

Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.

Lettoie.

Ferrovie a dentiera e Funicolari.

Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.

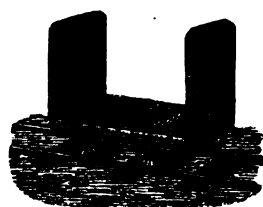
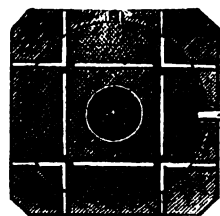
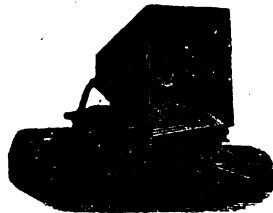
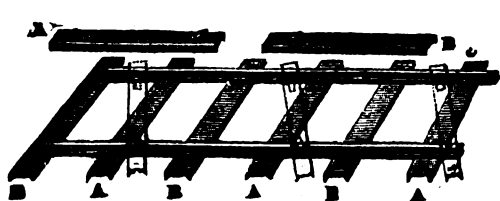
Trasporti di forza motrice a distanza.

Illuminazione elettrica.

Ferrovie e Tramvie elettriche.

Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.



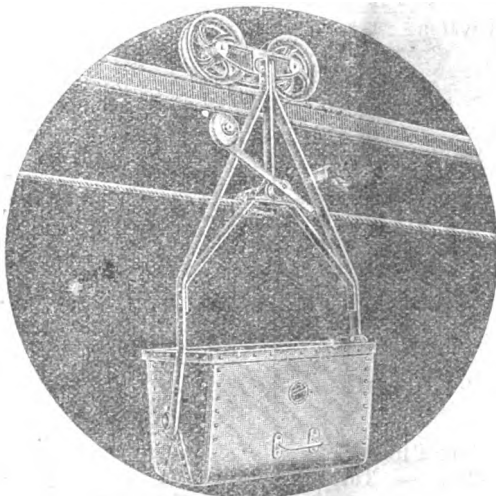
Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi al sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Andrea Doria, n. 8, p. 1°.

Ingegneri CERETTI & TANFANI

Uffici, Magazzini ed Officine:

MILANO - Via Nino Bixio, 3 - MILANO

TRASPORTI AEREI
per materiali e persone.



PIANI INCLINATI, FUNICOLARI,
Trasporti pensili per Stabilimenti

LE FERROVIE AEREE rappresentano il mezzo più economico per i grandi trasporti in montagna ed in piano

IMPIANTI AMERICANI DI CARICO E SCARICO

per porti, stazioni, ecc., in sostituzione alle gru

TRASPORTI DI FORZA TELODINAMICI

Catalogo a richiesta.

SOCIETÀ ANONIMA

per la

CONSERVAZIONE DEL LEGNO

(Brevetto GIUSSANI)

MILANO - Via Andegari, 8 - MILANO

Cantieri in Milano e Roma

Pali per telegrafo, telefoni e trasporti elettrici, pali da vite, da staccionata, ecc.

Traverse per ferrovie e per tramvie, e

Legnami per ponti, palafitte, opere idrauliche, ecc., iniettati all'olio di catrame, resi impetrescibili e resistentissimi.

ASFALTO per pavimentazioni e coperture.

Miniere di sua proprietà in Filetino (Roma).

INCHIOSTRI OLEOSI per Telegrafo

E TIMBRI DI METALLO

GIUSEPPE NEGRI

Corso Vittorio Emanuele, 44 - TORINO

Provveditore dei Telegrafi dello Stato e delle Reti ferroviarie italiane.

Torino, 1904 — Tip. Lit. CAMILLA e BERTOLERO di NATALE BERTOLERO. Via Bodoni, 2 e Carlo Alberto, 38.

G. Ceretti & Tanfani